

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

RAFAEL ROCHA GONÇALVES

ROTEIRIZAÇÃO TURÍSTICA NO LITORAL DO PARANÁ: ESTUDO DOS  
ATRATIVOS E EQUIPAMENTOS DAS ESTRADAS DAS COLÔNIAS E  
ALBOIT

MATINHOS

2015



Ministério da Educação  
Universidade Federal do Paraná  
Setor Litoral



RAFAEL ROCHA GONÇALVES

ROTEIRIZAÇÃO TURÍSTICA NO LITORAL DO PARANÁ:  
ESTUDO DOS ATRATIVOS E EQUIPAMENTOS DAS ESTRADAS DAS  
COLÔNIAS E ALBOIT

Trabalho de Conclusão de  
Curso apresentado A  
Universidade do Paraná –  
Setor Litoral como requisito  
parcial a obtenção do Grau de  
Tecnólogo em Gestão de  
Turismo.

Orientador: Prof. Dr. Luiz  
Ernesto Brambatti

### ATA FINAL DE AVALIAÇÃO DA DEFESA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Aos oito dias do mês dezembro de 2015, às 19:00 horas na sala 25 A da UFPR – Setor Litoral reuniu-se a banca examinadora do Trabalho de Conclusão de Curso, constituída pelos professores Dr. Marcelo Chemin e Ma. Beatriz Leite Ferreira Cabral, sob a presidência do professor Dr. Luiz Ernesto Brambatti. O Trabalho de Conclusão do Curso de Tecnologia em Gestão de Turismo da UFPR de autoria do aluno Rafael Rocha Gonçalves, sob o título: “ESTUDO DE VIABILIDADE DA ROTEIRIZAÇÃO TURÍSTICA DA ESTRADA DO CAMBARÁ, PR”. O conceito atribuído foi: AS. O aluno terá o prazo de 15 (quinze) dias para fazer as correções solicitadas pela banca e entregar a versão final impressa em capa dura e em CD com arquivo em PDF para a Assessoria da Câmara.

Matinhos, 8 de dezembro de 2015.



Professor Dr. Luiz Ernesto Brambatti



Professor Dr. Marcelo Chemin



Professora Ma. Beatriz Leite Ferreira Cabral



Rafael Rocha Gonçalves

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço as pessoas que estiveram comigo, minha namorada Maria Carolina Gonçalves que esteve me dando força, carinho, e paciência, aos professores pelos conselhos e aprendizado, a todos os profissionais servidores, da Universidade Federal do Paraná – Setor Litoral pelo plano de ensino diferenciado, a minha família pela compreensão e incentivo, aos amigos e colegas pelas conversas e debates dentro e fora da sala de aula, e a todos que de alguma maneira estiveram envolvidos na minha caminhada dentro da instituição.

Gostaria de agradecer também à minha mãe Astir Elena Teologides Rocha minha maior incentivadora desde o início, e ao meu Professor Orientador Luiz Ernesto Brambatti pelos momentos de conhecimentos e experiências a mim passados nos três anos que estive, na turma de 2012 do curso de tecnologia em Gestão de Turismo da UFPR – Setor Litoral.

*Eu não tenho filosofia; tenho  
sentidos...*

*Se falo na Natureza não é porque  
saiba o que ela é*

*Mas porque a amo, e amo-a por isso  
Porque quem ama nunca sabe o que  
ama*

*Nem sabe por que ama, nem o que  
é amar...*

**FERNANDO PESSOA**

## RESUMO

O presente trabalho mostra um estudo a partir do aspecto turístico dos atrativos, equipamentos e segmentos encontrados em duas estradas antigas localizadas no litoral sul do Paraná, que juntas formavam o único meio de ligação entre Paranaguá e Guaratuba nos anos de 1870 até 1927, baseando-se nos princípios da Roteirização Turística ou Turismo de Roteiros, que tem sido utilizado como metodologia para o planejamento regional conciliando integração e trabalho participativo entre empreendedores, órgãos públicos e comunidades. Dessa forma o trabalho se propõe a estudar baseando-se no aspecto turístico para saber se é possível formatar um roteiro na região a qual se localizam as estradas históricas.

**Palavras-chave:** Roteiro Turístico, Regionalização e Estradas Históricas.

## ABSTRACT

This work shows a study from the tourist aspect of the attractions found equipment and segments in two ancient roads located on the south coast of Paraná, which together formed the only link between Paranaguá and Guaratuba in the 1870s until 1927, basing it the principles of Tourist Routing and Tourism Routes, which has been used as a methodology for regional planning combining integration and participatory work among entrepreneurs, government agencies and communities. Thus the work is proposed will study based in the tourist looking to see if you can format a screenplay in the region which are located historical roads.

**Key-words:** Tourist Guide, Regionalization and Historic Roads.

## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

<b>QUADRO 1</b> CATEGORIAS DE ATRATIVOS.....	<b>05</b>
<b>QUADRO 2</b> CRITÉRIOS PARA HIERARQUIZAÇÃO DE ATRATIVOS.....	<b>06</b>
<b>FIGURA 1</b> RECORTE DO MAPA DA ANTIGA ESTRADA DAS COLONIAS .....	<b>12</b>
<b>FIGURA2</b> CAMINHO PELA PRAIA PARA SE CHEGAR À GUARATUBA.....	<b>13</b>
<b>FIGURA 3</b> RECORTE DO MAPA DA ANTIGA ESTRADA DO ALBOIT .....	<b>14</b>
<b>FIGURA 4</b> TRAÇADO COM A DIVISÃO DAS ESTRADAS DAS COLONIAS E DO ALBOIT – LITORAL DO PARANÁ.....	<b>16</b>
<b>FIGURA 5</b> –CAMINHO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA .....	<b>23</b>
<b>FIGURA 6</b> TOTEM DA ESTRADA REAL.....	<b>24</b>
<b>QUADRO 3</b> ITNERÁRIOS TURÍSTICOS DO PARANÁ .....	<b>26</b>
<b>FIGURA 7</b> MÉDIAS DA ÁREA DE OFERTA E DEMANDA, SEGUNDO OS MUNICÍPIOS.....	<b>29</b>
<b>QUADRO 4</b> SUBDIVISÃO DOS ATRATIVOS ENCONTRADOS NA ESTRADA DAS COLONIAS E ESTRADA DO ALBOIT.....	<b>35</b>
<b>QUADRO 5</b> DIVISÃO DOS ATRATIVOS EM SUAS RESPECTIVAS CATEGORIAS .....	<b>37</b>
<b>QUADRO 6</b> - DIAGNÓSTICO DOS ATRATIVOS.....	<b>39</b>

## **LISTA DE MAPAS**

<b>MAPA 1 – REGIÃO Á QUAL SE ENCONTRA AS ESTRADAS DAS COLÔNIAS E DO ALBOIT.....</b>	<b>10</b>
<b>MAPA 2 - REPRESENTAÇÃO DO MAPEAMENTO DOS ATRATIVOS E EQUIPAMENTOS ENCONTRADOS NA ESTRADA.....</b>	<b>36</b>



# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>01</b>
<b>METODOLOGIA</b>	<b>03</b>
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO DO TERRITÓRIO</b>	<b>08</b>
<b>HISTÓRICO DAS ESTRADAS DAS COLONIAS E DO ALBOIT – LITORAL DO PARANÁ</b>	<b>11</b>
<b>CAPITULO I – Roteiros e Turismo: Histórico e Conceitos</b>	<b>17</b>
1.1 Roteiros consolidados: Os casos de Santiago de Compostela (ESP) e Estrada Real (BR)	22
1.2 Roteiros no Paraná	25
1.3 A Demanda do Litoral Paranaense	28
<b>CAPITULO II – Potencialidades no entorno da estrada do Cambará – Equipamentos e Atrativos Turísticos e possíveis segmentos</b>	<b>30</b>
2.1 Equipamentos	30
2.2 Atrativos Turísticos	31
2.3 Segmentação turística	33
2.4 Mapeamento dos atrativos e equipamentos Turísticos na Estrada do Cambará	34
<b>CAPITULO III –Uma Nova Alternativa Proposta de Roteiro: Estrada Colonial do Cambará</b>	<b>38</b>
3.1 Diagnóstico dos atrativos	38
3.2 Comunidades em torno da estrada	42
<b>Considerações Finais</b>	<b>44</b>
<b>Referências</b>	<b>47</b>

## INTRODUÇÃO

Este trabalho teve sua origem no Projeto de Extensão Roteirização Turística de Estradas Históricas, desenvolvido no Curso Gestão de turismo da UFPR Litoral, sob a coordenação do Professor Luiz Ernesto Brambatti, do qual este autor participou como bolsista durante dois anos, e que tem como objetivo desenvolver um roteiro turístico com base em antigas estradas, visando o desenvolvimento sustentável e promoção turística da região do litoral do Paraná. O motivo do estudo surgiu com o desejo de salientar e denotar os atrativos existentes na área pela qual serpenteia a estrada do Alboit e a estrada das Colônias, para as pessoas que ainda não conhecem as belezas locais, seja de fora ou do próprio município, unindo comunidades ajudando a externar sua história, dinamizando e implantando novos segmentos.

O território no qual se situam as estradas antigas é um espaço com muito potencial natural, com tamanha riqueza de fauna e flora, por se localizar em uma faixa de Mata Atlântica ainda preservada, lembrando também da Baía de Guaratuba com seu manguezal localizado na área da APA de Guaratuba-PR, e o Parque Nacional Saint-Hilaire/Lange que se encontra nos limites da Serra da Prata, contando com cachoeiras, morros, trilhas, alguns equipamentos turísticos ativos e outros inativos, cruzando 6 comunidades e cortando 4 municípios uma região com pouco desenvolvimento no turismo.

O Programa de Regionalização do Turismo no Brasil (2013) implantado pelo Ministério do Turismo vem para planejar o turismo de um modo regional, adotando um destino indutor que trás consigo de maneira direta e indireta, impactos positivos para uma área abrangente, pensando assim na integração e planejamento de uma região.

Segundo o turismo no Brasil (2011, 2014) “o Ministério do Turismo criou e vem implementando o Programa de Regionalização do Turismo, pelo qual os municípios são incentivados a um trabalho conjunto de estruturação e promoção, em que cada peculiaridade local pode ser contemplada, valorizada e integrada num mercado mais abrangente.” (Programa de Regionalização do Turismo 2013, p.06)

Dentro disso o processo que atualmente mais corresponde e abrange ao

planejamento regional no turismo, reunindo de maneira organizada os segmentos, atrativos e equipamentos turísticos, formatando-os em um produto turístico, é o Turismo de Roteiros ou Roteirização Turística.

Este processo leva em consideração diversos aspectos culturais, sociais, econômicos, geográficos e reúne poder público, privado e comunidade tendo como exemplo o roteiro Estrada Real, a rota mais famosa no Brasil, desenvolvida em uma estrada antiga do século XVII que parte de Diamantina, Minas Gerais e se estende até o Rio de Janeiro.

Sendo assim este estudo visa sob o aspecto turístico analisar a viabilidade de implantação de um roteiro turístico, a partir do processo da roteirização turística levando em conta os respectivos segmentos, atrativos, equipamentos e comunidades encontrados, no entorno das antigas estradas localizada no Litoral Sul do Paraná, utilizando o traçado da mesma. No material disponibilizado pelo Ministério do Turismo que diz respeito ao programa de regionalização do turismo diz:

O Brasil é um país múltiplo, complexo, diverso. Compreender e aceitar essa multiplicidade é a única forma de conhecê-lo por inteiro: por suas dimensões, o País não admite um olhar geral, que não interage com as diferenças. É preciso confrontar diversas ideias, necessidades e demandas da sociedade nas esferas regional, estadual e, por que não dizer, local. É esse o caminho adotado pela Política de Regionalização do Turismo que este documento renova e revisita. (Programa de Regionalização do Turismo: Diretrizes, 2013 p. 11)

E a Roteirização turística ou turismo de roteiros é um processo que pode agregar uma gama de atrativos, serviços, equipamentos, experiências e pessoas, e leva em consideração vários aspectos, o turístico, ambiental, social, econômico, geográfica e outros, e envolve de maneira participativa atores do setor público, privado e comunidade planejando estrategicamente a região atendendo a demanda da sociedade local. Esses roteiros requerem toda uma equipe multidisciplinar, que avalia cada aspecto necessário como os já citados para que ocorra tudo da melhor forma constituindo um roteiro bem sucedido.

## METODOLOGIA

O trabalho iniciou-se a partir da pergunta problema, “a existência de atrativos em uma estrada antiga é suficiente para a constituição de um roteiro turístico?”.

Sendo assim foi preciso achar um método para chegar a uma resposta, para Fonseca (2002):

“*methodo* significa organização, e *logos*, estudo sistemático, pesquisa, investigação; ou seja, metodologia é o estudo da organização, dos caminhos a serem percorridos, para se realizar uma pesquisa ou um estudo, ou para se fazer ciência. Etimologicamente, significa o estudo dos caminhos, dos instrumentos utilizados para fazer uma pesquisa científica.” (Fonseca, 2002 p.33)

A metodologia utilizada no estudo se apoia na mesma utilizada no processo da Roteirização Turística que é incentivada pelo Ministério do Turismo.

Com base na pergunta problema criou-se o objetivo geral do trabalho que foi: “a partir do aspecto turístico e baseado na Roteirização Turística, estudar a viabilidade de implantação de um roteiro entre Paranaguá e Guaratuba, utilizando o antigo traçado da estrada das Colônias e da estrada do Alboit,”. A partir daí foi definido um passo a passo a se seguir traçando assim uma linha de pesquisa e coleta de dados:

1. Pesquisar a história das antigas estradas que ligavam Paranaguá com Guaratuba;
2. Realizar uma pesquisa bibliográfica sobre roteirização turística;
3. Realizar um levantamento cartográfico e diagnóstico dos atrativos existentes no traçado das estradas;
4. Descrever as comunidades e a demanda turística da região;
5. Classificar os atrativos de acordo com a segmentação turística.

## AÇÕES REALIZADAS NO ESTUDO

O estudo se desenvolveu com pesquisas bibliográficas, documentais e saídas de campo de acordo com os passos definidos proporcionando uma maior compreensão sobre o assunto abordado.

As pesquisas bibliográficas foram baseadas em monografias, dissertações de mestrado, teses de doutorado e artigos científicos sobre o turismo de roteiros, o turismo no Paraná, a segmentação turística e o projeto de roteirização da estrada do Cambará.

Foram feitas também pesquisas documentais, em arquivos históricos do Museu Antropológico da UFPR, o arquivo Mirtilo Trombini, de Morretes e através de dados dos trabalhos de instituições como o Parque Nacional Saint Hilaire Lange, que atuam na área da estrada do Cambará.

Depois ocorreram saídas de campo com intuito do reconhecimento e análise das áreas estudadas com aplicação de uma tabela qualitativa levando em consideração vários aspectos do ponto turístico.

As pesquisas bibliográficas e documentais ocorreram durante todo o decorrer do estudo, mas as saídas aconteceram nos dias 03/12 e 05/12 de 2014, 13/05 e 20/05 de 2015, 14/08 e 21/08 de 2015 e por fim em novembro de 2015 nos dias 19 e 20.

Não houve entrevistas com os moradores, muitos eram caseiros e não quiseram ser entrevistados, sendo assim ocorreram apenas conversas com o intuito de saber qual a atual situação e o grau de aceitação da região em correlação ao turismo.

Nas saídas de campo pela bolsa extensão da qual este autor participou também ocorreram várias conversas, não apenas com as pessoas das comunidades, mas também com empreendedores, órgãos públicos, participando de assembleias extraordinárias, e de algumas reuniões com entidades não governamentais como a cooperativa Môtiro, criada por alunos da Universidade Federal do Paraná Setor Litoral e que trabalham de forma a incentivar e estruturar o desenvolvimento e a autossuficiência em algumas comunidades da região que acrescentaram muito ao estudo.

Para iniciar a pesquisa e saber quais eram os atrativos foi necessário a identificação e mapeamento da região, e teve como apoio o material do Ministério do Turismo, que com base na metodologia já existente criada pela Organização Mundial do Turismo (OMT) e pelo Centro Interamericano de Capacitação Turística (CICATU) fez uma adaptação. O modulo operacional 7 – Roteirização Turística (2007) apresenta um quadro adaptado das categorias de Atrativos, que foi utilizado para primeiramente ter a classificação dos atrativos encontrados no levantamento feito em campo. A quadro 1 mostra às cinco categorias de atrativos citadas no modulo do Ministério do Turismo, suas definições e exemplos.

Quadro 1 –Categorias de Atrativos.

Categorias	Definições	Exemplos
Atrativos Naturais	Elementos da natureza que, ao serem utilizados para fins turísticos, passam a atrair fluxos turísticos.	Montanhas, rios, ilhas, praias, dunas, cavernas, cachoeiras, clima, fauna, flora e etc.
Atrativos Culturais	Elementos da cultura que, ao serem utilizados para fins turísticos, passam a atrair fluxo turístico. São os bens e valores culturais de natureza material e imaterial produzidos pelo homem e apropriados pelo turismo, da pré-história à época atual, como testemunhos de uma cultura.	Artesanato, gastronomia, museus, festas e celebrações, manifestações artísticas e etc.
Atividades Econômicas	Atividades produtivas capazes de motivar a visitação turística e propiciar a utilização de serviços e equipamentos turísticos.	Fabricação de cristais, agropecuária, Extrativismo e etc.
Realizações Técnicas, Científicas e Artísticas	Obras, instalações, organizações, atividades de pesquisa de qualquer época que, por suas características, são capazes de motivar o interesse do turista e, com isso, propiciar a utilização de serviços e equipamentos turísticos.	Museus naturais, observatórios, aquários etc.

Eventos Programados	Eventos que concentram pessoas para tratar ou debater assuntos de interesse comum e negociar ou expor produtos e serviços; podem ser de natureza comercial, profissional, técnica, científica, cultural, política, religiosa, turística, entre outras, com datas e locais previamente estabelecidos. Esses eventos propiciam a utilização de serviços e equipamentos turísticos.	Feiras, congressos, seminários etc.
---------------------	--	-------------------------------------

Fonte: Módulo Operacional 7 Roteirização Turística, Ministério do Turismo (2007, p. 27).

Mas apenas a classificação não era suficiente, sendo assim também foi preciso algo para avaliar e aplicar nas áreas delimitadas, para que fosse possível obter um diagnóstico conclusivo e de acordo com outro quadro do módulo operacional sete, do Ministério do Turismo foram avaliados o grau de uso atual, a representatividade, o apoio local e comunitário, o estado da paisagem circundante, a infraestrutura, e o acesso como podemos ver no Quadro 2.

Quadro 2 - Critérios para Hierarquização de Atrativo

Critérios		Valores			
Potencial de atratividade (a)		0 <i>Nenhum</i>	1 <i>Baixo</i>	2 <i>Médio</i>	3 <i>Alto</i>
	<i>Grau de uso atual (b)</i>	<i>Fluxo turístico insignificante</i>	<i>Pequeno fluxo</i>	<i>Média intensidade e fluxo</i>	<i>Grande fluxo</i>
	<i>Representatividade (c)</i>	<i>Nenhuma</i>	<i>Elemento bastante comum</i>	<i>Pequeno grupo de elementos similares</i>	<i>Elemento singular, raro</i>

<b>Hierarquia</b>	<b>Apoio local e comunitário (d)</b>	Nenhum	Apoiado por Uma pequena parte da Comunidade	Apoio razoável	Apoiado por grande parte da Comunidade
	<b>Estado de conservação da paisagem circundante (e)</b>	Estado de Conservação Péssimo	Estado de Conservação Regular	Bom estado de Conservação	Ótimo estado de Conservação
	<b>Infra-estrutura (f)</b>	Inexistente	Existente, Porém em Estado Precário	Existente, mas Necessitando de Intervenções/ Melhorias	Existente e em ótimas Condições
	<b>Acesso (g)</b>	Inexistente	Em estado Precário	Existente, Mas Necessitando de Intervenções/ melhorias	Em ótimas Condições

**FONTE: modulox20 operacional\_7\_roteirizacao\_turistica, Ministério do Turismo (2007, pág.48).**

Podemos notar que o quadro de critérios do Ministério do Turismo (2007, pág.48) é utilizado para a hierarquização de atrativos, por isso há valores de 0 a 3, mas nesse estudo este quadro é usado apenas para construir um diagnóstico da situação atual, dos atrativos encontrados nas antigas estradas.

Por isso os valores não foram cotados, focando apenas no preenchimento dos critérios para realização do diagnóstico. Com o auxílio desses quadros foi possível avaliar e chegar a um diagnóstico que mostrou o



que há, quanto há, e qual a situação atual do que foi identificado.

O trabalho se divide em três capítulos, o capítulo I trata de uma aprofundada pesquisa para obter mais compreensão sobre o processo denominado Roteirização Turística, seguindo no capítulo II é feito uma delimitação e identificação com o auxílio dos quadros mencionados á cima, para saber quais os atrativos, equipamentos e segmentos existem na região.

Por fim no capítulo III são apresentados os resultados obtidos no reconhecimento feito em campo sobre a atual situação dos atrativos da região e é feito também uma proposta para criação de um roteiro turístico na região.

## **CONTEXTUALIZAÇÃO DO TERRITÓRIO**

Para compreender a ocupação do território do litoral do Paraná, delimitamos o estudo em duas estradas construídas no século XIX, que permitiram a ocupação das áreas agricultáveis por colonos. O objeto deste estudo contempla a junção de duas estradas coloniais: a estrada denominada “das colônias”, tornada carroçável em 1870, e a estrada do Alboit (Cambará), aberta como uma picada em 1916 e em 1917 como estrada, é liberada para o transito de carroças.

O Roteiro Estrada Colonial do Cambará se dá a partir da união dessas duas estradas antigas que formavam o único meio de passagem carroçável entre as Baías de Paranaguá e de Guaratuba, localizadas no Litoral do Paraná, que atualmente percorrem e cortam o território de quatro Municípios: Paranaguá, Guaratuba, Pontal do Paraná e Matinhos.

Seu acesso atual se dá pela BR 277, seguindo pela Rodovia Alexandra/Matinhos, para quem vem de Curitiba no sentido litoral ou ultrapassando a Avenida Engenheiros Argus para quem vem de Paranaguá sentido Serra da Prata.

A estrada das Colônias e do Alboit perpassam as bordas da Serrada Prata, e percorrem cerca de seis comunidades, sendo elas: Colônia Santa Cruz, Quintilha, Colônia Maria Luiza, Colônia Pereira, Colônia Cambará e a Comunidade do Parati, cujas atividades econômicas principais estão na

agricultura familiar, na pesca e atividades de turismo.

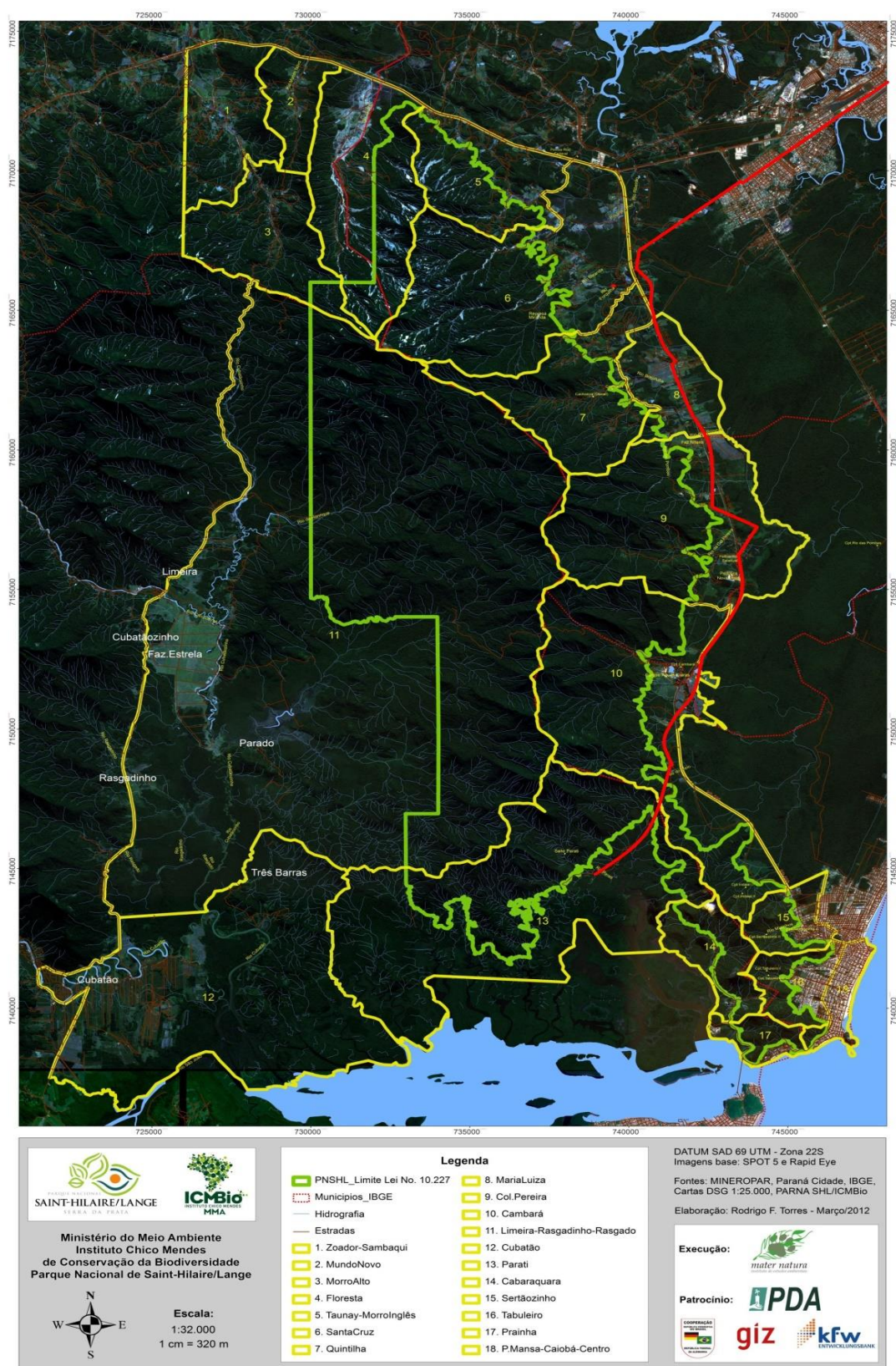
Uma área coberta com uma imensa faixa de Mata Atlântica ainda preservada, com diversas trilhas e cachoeiras, chegando até o Porto de Barreiros, na comunidade do Parati território pertencente á Guaratuba, inseridana Área de Proteção Ambiental de Guaratuba (APA de Guaratuba), com seus mangues e ecossistema diferenciado.

As estradas juntas, da baía de Paranaguá até a baía de Guaratuba, somam 59 km e já contam com 145 anos de abertura. Com a construção da rodovia PR 508 Alexandra - Matinhos em 1968, estas estradas são utilizadas apenas pelos moradores das comunidades, pequenos agricultores e pessoas das redondezas. Alguns trechos delas estão em estado precário e necessitam de manutenção e infraestrutura, como a extensão que vai da Colônia Cambará até a comunidade do Parati. Esta estrada conhecida antigamente como Alboit agora só é possível trafegar com veículos 4x4, a cavalo ou a pé, percorrendo um trecho de 7 km. Outros lugares da estrada estão fechados por ser agora terreno particular.

Já existem Empreendimentos Turísticos instalados na região desenvolvendo o turismo, alguns consolidados (particulares) outros de iniciativa da comunidade que sofrem com a sazonalidade e falta de apoio. As comunidades na área se sentem ameaçadas e tentam unir forças para inovar, mas esbarram na burocracia e na desorganização por falta de planejamento integrado e trabalho participativo do envolvidos para com a região.

Na figura 1 a seguir, podemos ver no mapa a representação em verde claro da localização do Parque Nacional Saint Hilaire Lange, em amarelo as colônias, de vermelho pontilhado a divisão territorial dos municípios, e em vermelho claro o traçado das duas estradas antigas que se tornam uma só. Uma região com muitas coisas para se agregar, planejar e estruturar, mas que com um trabalho conjunto, participativo e sério pode vim a render benefícios para as comunidades, empreendedores, municípios e região como um todo.

Mapa1 – Região á qual se encontra as estradas das Colônias e do Alboit.



Fonte: site <https://parnasainthilairelange.wordpress.com/mapa/>, e adaptado por Gonçalves Rafael, 2015.

## HISTÓRICO DAS ESTRADAS DAS COLÔNIAS E DO ABOIT

A história das estradas tem início a partir da metade do século XIX, com a instalação das colônias agrícolas de imigrantes estrangeiros nas bordas da Serra da Prata. De acordo com Esteves (2011, p.86) “A maioria não obteve sucesso visto que os novos colonizadores não encontraram cultura agrícola favorável ao clima e aos tipos de solo que fossem compatíveis com os conhecimentos dos seus locais de origem.”

BIGARELLA (2009, p.64) diz que “Alguns ficaram, enquanto outros saíram à procura de melhores condições de vida”. As pessoas que ficaram iniciaram as colônias, que foram e tiveram grande influência e importância para a ocupação da região.

Esteves (2011) conta que:

“Estas colônias foram importantes na ocupação da região, visto que obrigou a construção de um caminho carroçável entre Paranaguá e Guaratuba, fato que atraiu novos moradores. Merece destaque a Colônia do Sertãozinho, atualmente bairro urbano de Matinhos”. (ESTEVES, 2011, p.86)

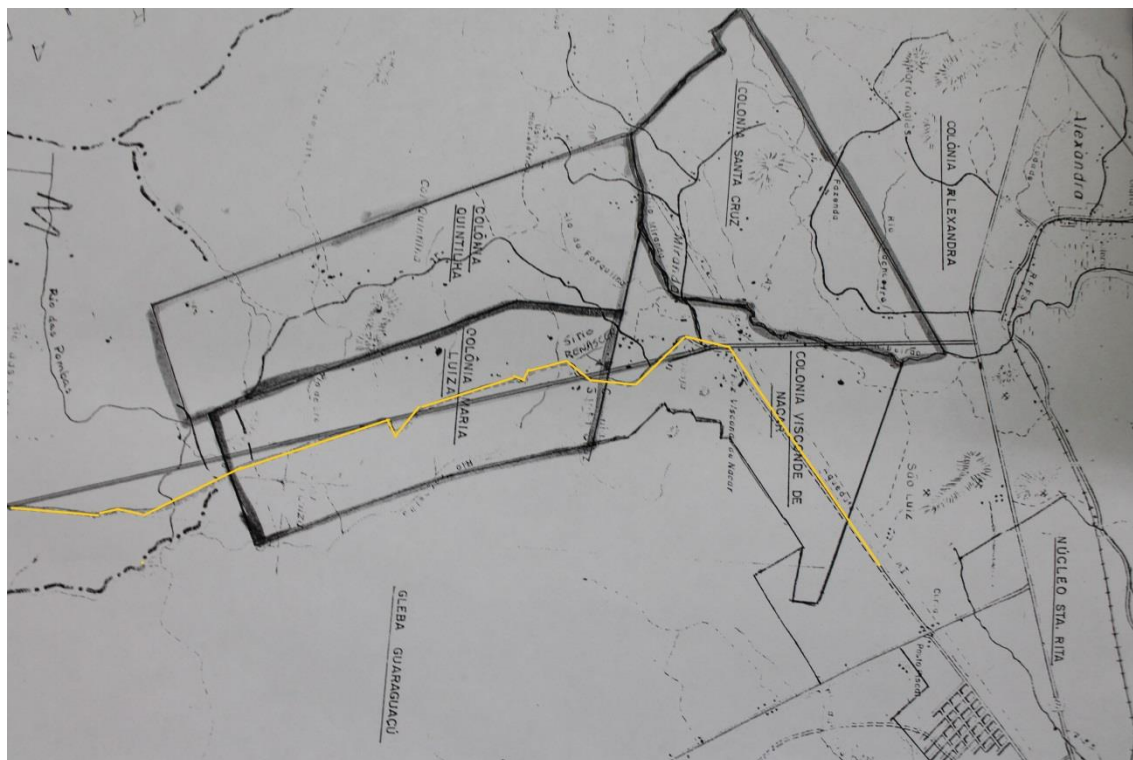
Ribeiro 2008 completa:

“A partir de 1871, com a implantação da colônia agrícola de Alexandra nas proximidades de Paranaguá e, posteriormente, das demais colônias nas bordas da Serra da Prata (Maria Luiza, Quintilha, Pereira e Cambará), foi aberta a Estrada das Colônias ligando Paranaguá a Guaratuba. Tratava-se de uma estrada carroçável até o Porto Barreiro, às margens da baía de Guaratuba, de onde eram feitas as travessias até a Vila de Guaratuba, por canoas. O serviço de transporte era explorado por João Alboit, cujas diligências levavam em torno de dez horas para cumprir o trajeto. A nova estrada chegava também até a colônia Sertãozinho, apontando direto para Matinhos, atraindo para ali boa parte do povoamento antes disperso ao longo da orla.” (RIBEIRO, p. 2008, p. 5)

Na figura 1 a seguir, vemos um recorte do mapa antigo do território das colônias que mostra em amarelo por onde o traçado da antiga estrada das colônias passava e quais comunidades ela favorecia ao seu decorrer.



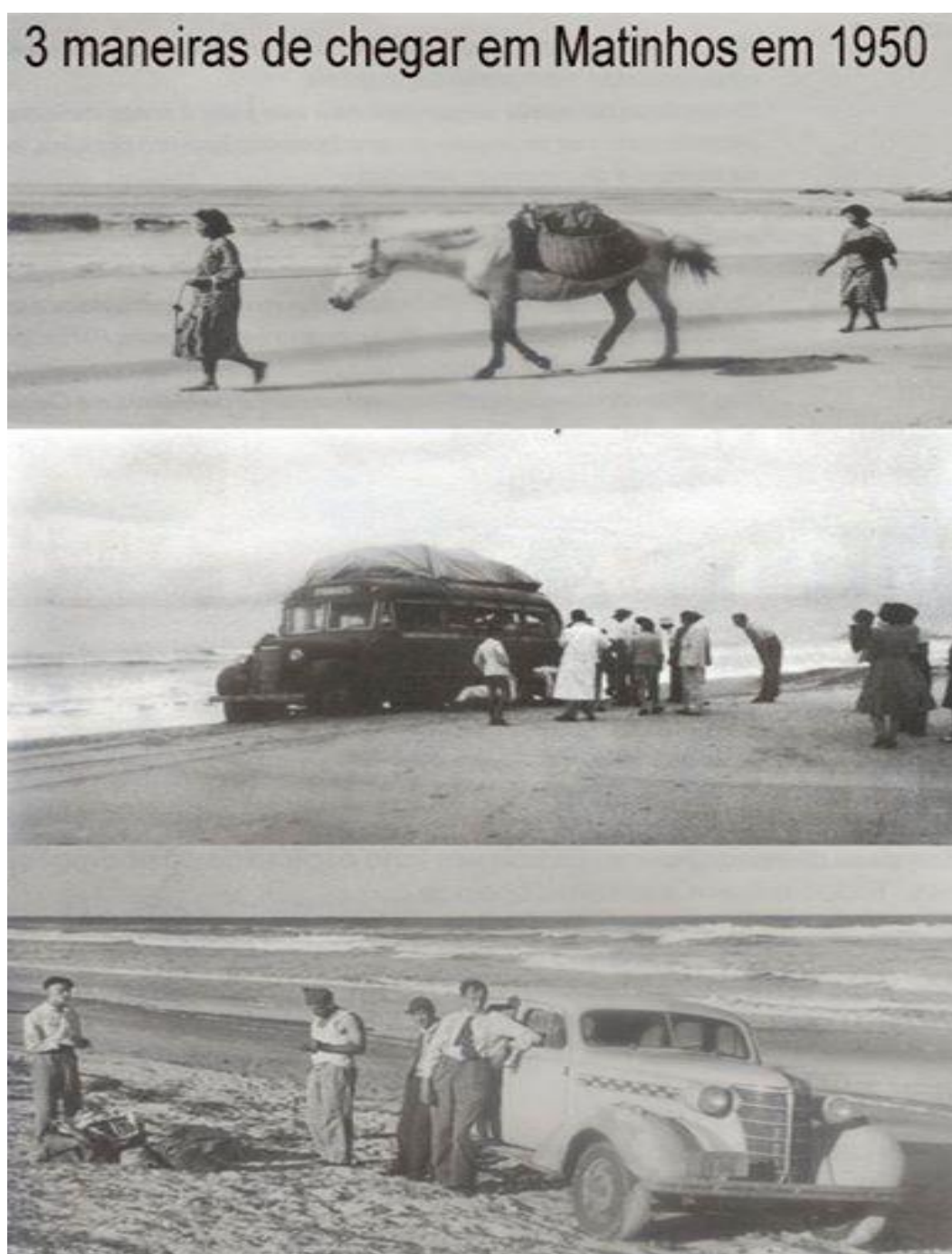
Figura 1 – Recorte do Mapa da Antiga estrada das Colônias.



Fonte: Secretária de Urbanismo do município de Paranaguá, adaptado por Gonçalves Rafael, 2015.

Schmidlin (2012) relata que, “Com essas ocupações no imenso vazio entre Paranaguá e as faldas da Serra da Prata, aberto um picadão que levava ao porto fluvial do Parati e Barreiros, com acesso á Guaratuba. Foi á oportunidade do abandono do caminho pela praia”. O caminho pela praia era um trajeto cansativo, pois passava literalmente por dentro a praia com condições pouco favoráveis como areia fofa, e a maré em constante mudança, por isso as viagens que ocorriam eram muito difíceis e muitos carros e ônibus atolavam ou quebravam ao longo do caminho para se chegar a Paranaguá ou Guaratuba, mas também havia os que fossem corajosos e enfrentasse o percurso a pé com seu fiel animalzinho o burro como mostra a figura 2 a seguir.

Figura 2: Caminho pela praia para se chegar á Guaratuba



Fonte: Página comunica matinhos no, Facebook. Acesso 2015.

Com esse novo caminho ligando até o porto fluvial de Barreiros não houve mais a necessidade de se utilizar a praia como rota, e esse foi o único caminho, durante um bom espaço de tempo para se chegar á Guaratuba, o que foi gerando um aumento no fluxo de transporte de Paranaguá á Guaratuba.

Schmidlin (2012) conta que:

Devido ao aumento de transporte para Guaratuba, os moradores solicitaram ao Governador Afonso Camargo, a abertura de uma estrada carroçável, o que foi autorizado em 1916 e construída em 1917. Essa estrada passou a se chamar “Estrada do Alboit”, em homenagem a João Alboit, personagem proeminente de Paranaguá por atuar no setor de transportes, sendo o cessionário do transporte coletivo em diligências entre Paranaguá e Guaratuba. A estrada do Alboit passava pela estrada das colonias até o Rio Cambará, quando então adentrava a Serra da Prata pelo morro do Aí Jesus até o Porto Parati. (SCHIMIDLIN, H. P. 2012 <http://altamontanha.com/Artigo/3466/um-pouco-de-historia-do-litoral-e-da-serra-da-prata-pr>)

Figura 3 – Recorte do antigo mapa da Estrada do Alboit.



Fonte: secretaria de Urbanismo do município de Paranaguá, adaptado por Gonçalves Rafael, 2015.

E também segundo Alves (2014, p.05) apud Schmidlin, 2012:

“Em um mapa, do governo Caetano Munhoz da Rocha, editado em 1922, aparece um ramal da Estrada do Alboit, que iria da Colônia Cambará à Matinhos, este veio a contribuir e acelerar a ocupação, facilitando assim a ligação com Guaratuba, motivo pelo qual, em 1924, se constrói a ponte sobre o Rio Matinhos e se abre a Estrada Caiobá/Prainhas, até o Porto de Passagem. (ALVES 2014, p.05, apud SCHIMIDLIN, 2012)

Passados 10 anos sendo as únicas estradas carroçáveis para ligação entre Paranaguá e Guaratuba, é construída a Estrada do Mar ou mais conhecida Estrada das Praias ocasionando o abandono da estrada do Alboit e a estrada das Colônias. Schimidlin (2012) conta que então:

“Em 1927, foi inaugurada a Estrada do Mar, ligando Paranaguá com Praia de Leste, o que acabou gerando o abandono da Estrada do Alboit como acesso a Guaratuba, passando a ser usada a estrada do mar. Este novo caminho, foi responsável pela solidificação de Matinhos, e o aparecimento das primeiras casas de banhistas”. (SCHIMIDLIN, H. P. 2012 <http://altamontanha.com/Artigo/3466/um-pouco-de-historia-do-litoral-e-da-serra-da-prata-pr>)

Durante os anos de 1927 até 1947, quando foi emancipado o município de Guaratuba, a estrada do Alboit pertenceu à jurisdição de Paranaguá, responsável por sua manutenção. De 1947 até 1967, uma parte pertenceu a Guaratuba e outra a Paranaguá. Com a emancipação do município de Matinhos em 1967, a estrada do Alboit em parte passou a sua jurisdição municipal no trecho entre o Rio Cambará até a comunidade do sertãozinho, e na extensão do Morro “Aí Jesus” até o Porto Parati, à jurisdição de Guaratuba.

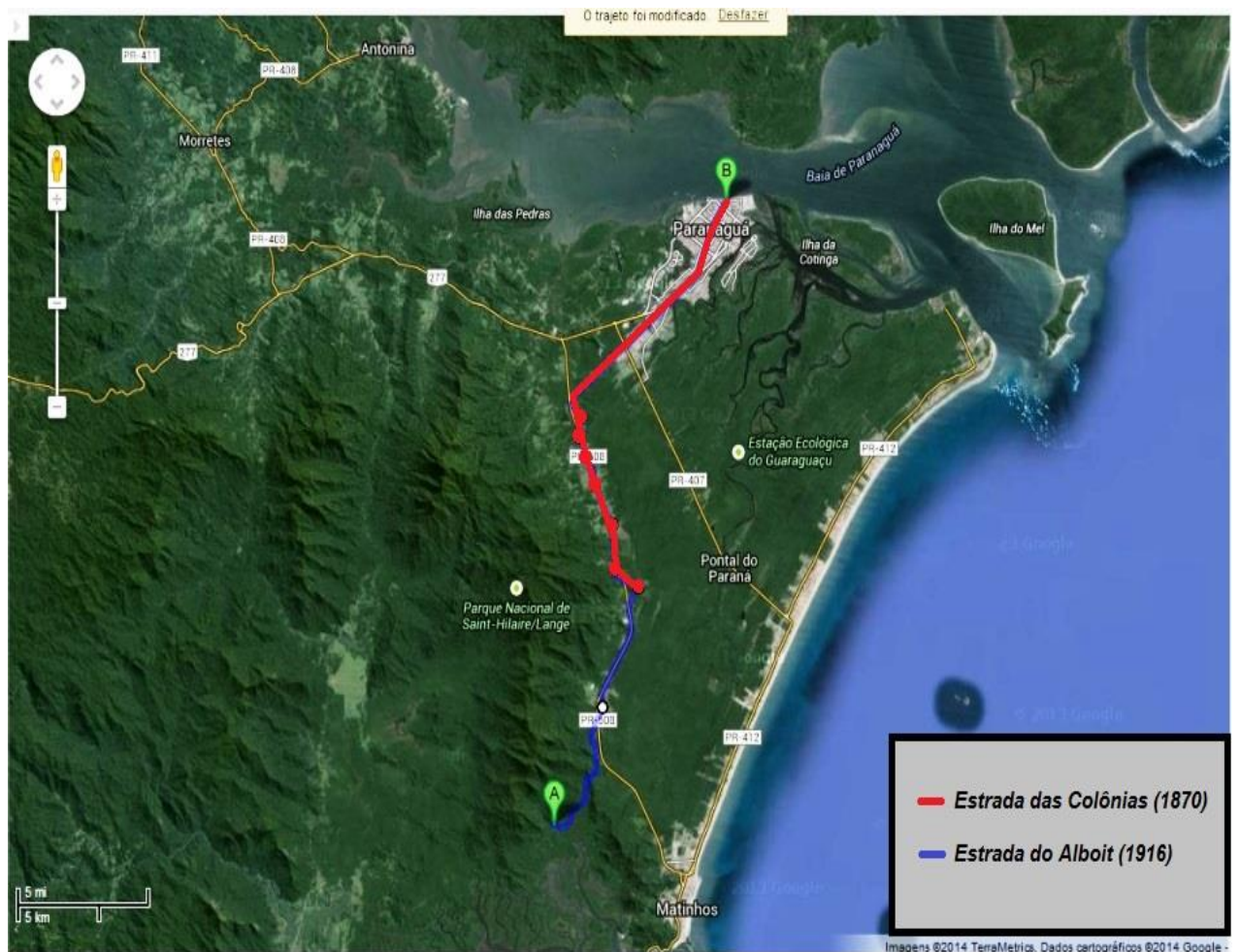
À Estrada das Colônias ainda pertence a jurisdição de Paranaguá, e com a emancipação do município de Pontal do Paraná em 1997, a área da Colônia Pereira passou à sua jurisdição, dividindo territorialmente as duas estradas que se tornam uma entre quatro municípios: Paranaguá, Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná. De acordo com Alves (2014, p.06):

Em 1999, numa Ação Judicial, Processo Número 383/1999, de 05/10/1999, houve a tentativa por parte do Município de Matinhos e Luiz Carlos Vanalli, então secretário de obras do município, de recuperar a estrada que liga Cambará a Comunidade do Parati antiga estrada do Alboit, porém foram denunciados pelo Movimento Ecológico de Incentivo a Limpeza e Higiene Ambiental – Projeto Ilha, que os acusou de praticar infração ambiental, descrita como “abertura de estrada com corte de vegetação e revolvimento do solo, em área considerada de preservação pelo art. 2º, alínea “a”, da Lei nº. 4.771/65, em área correspondente a 0,50 (margens de córrego localidade de parati). Em agosto do mesmo ano, o Instituto Ambiental do Paraná (IAP) já havia expedido auto de infração ambiental, que previa paralisação de todos os trabalhos que fossem referentes à estrada (ALVES 2014, p.06)



A extensão da estrada que leva à baía de Guaratuba (antiga Estrada do Alboit) atualmente recebe o nome de Estrada do Cambará pelas comunidades que ainda a utilizam e a parte que levava ao Porto de Paranaguá antiga Estrada Das Colônias ainda recebe o mesmo nome até o perímetro urbano de Paranaguá, início da Rodovia Engenheiro Argusque leva a Pontal do Paraná e Paranaguá.

Figura 4 –Traçado com a divisão da Estrada das Colônias e Estrada do Alboit, Litoral do Paraná.



Fonte: Google Maps, adaptado por Gonçalves Rafael, 2015.

# **CAPITULO I**

## **ROTEIROS E TURISMO: HISTÓRICO E CONCEITOS**

O Turismo é um fenômeno de enorme influencia socioeconômica, que age causando vários impactos, de forma direta e indireta, tanto positivos quanto negativos, em várias regiões, estados, e nações. Ramos (2012, pág44) apud Bahl, 2004b argumenta por uma valorização do planejamento de roteiros em meio ao cenário atual:

“É inegável a inserção do turismo no contexto socioeconômico dos países, além das transformações que ocasiona em diversas localidades, pois os fluxos turísticos que percorrem o mundo refletem a ação humana do deslocamento, valorizando sobremaneira o planejamento de roteiros e itinerários”. (RAMOS 2012, p.44 apud BAHL, 2004B)

Ramos 2012 com uma visão mais voltada ao estrutural diz:

“Atuando diretamente na estrutura do turismo, os roteiros e itinerários envolvem, praticamente, todos os segmentos do mesmo, desde os serviços de uma Agência de Viagens que se impõe como o ponto central da operação para a programação de um roteiro, aos procedimentos de recepção de uma localidade”. (RAMOS 2012, p.45)

Ramos (2012, p.45) apud Bahl (2004b) por sua vez fala que, “o turismo depende dos roteiros; estes dependem da oferta de serviços turísticos, e se fundamentam pela mobilidade fornecida aos indivíduos para se deslocarem”.

Um roteiro planejado por profissionais da área traz muitos benefícios, com um trabalho estruturado, pode-se notar as vantagens no ato da viagem, com os serviços organizados e acessíveis, formatados e transformados em um produto turístico. Ramos 2012, afirma:

“A chegada de turistas é o indicativo mais seguro para que os polos receptores se preparem e busquem o aumento do fluxo turístico, ocasionando a expansão de serviços, aumento de arrecadação e crescimento calculado e, por isso, justifiquem a importância dos roteiros”. (RAMOS 2012, p.45).

Segundo Ramos (2012, p.37), “o planejamento regional do Turismo a partir da integração de agrupamentos municipais ou de regiões em roteiros e

itinerários turísticos é seguramente uma das formas mais adequadas para se agregar atrativos de variadas configurações, concentrar esforços mercadológicos, orientar investimentos, aplicar recursos financeiros, ordenar as suas ofertas turísticas e promover desenvolvimento integrado”.

O Brasil, atualmente segue um modelo descentralizado na gestão do turismo, possibilitando cada município, região ou estado agir por conta própria buscando alternativas para seu desenvolvimento de acordo com suas necessidades e fraquezas. Antes na área do turismo no Brasil não havia um planejamento turístico voltado a roteirização, que planeja de maneira regional o turismo nos municípios, regiões ou estados.

Para tentar mudar um cenário que se estabelecia o Ministério do Turismo lançou o programa de regionalização do turismo visando integração e cooperação dos envolvidos, e para potencializar o mercado, assim foi adotado um sistema de destinos indutores, aonde 65 destinos com grande competitividade no mercado internacional e nacional, são indutores, pois possuem um fluxo constante de visitação, pensando no planejamento estratégico, trabalhando de maneira participativa e estruturada, fortalecendo as governanças e inter-relações dos destinos com suas respectivas regiões.

Regionalizar não é apenas o ato de agrupar municípios com relativa proximidade e similaridades. É construir um ambiente democrático, harmônico e participativo entre poder público, iniciativa privada terceiro setor e comunidade. É promover a integração e cooperação Inter setorial, com vistas à sinergia na atuação conjunta entre todos os envolvidos direta e indiretamente na atividade turística de uma determinada localidade. (MODULO OPERACIONAL 7 ROTEIRIZAÇÃO TURÍSTICA, MINISTÉRIO DO TURISMO – BRASIL p. 08)

Portanto, Bahl 2004a diz “a opção de trabalhar em conjunto com outros municípios, de forma integrada, pode possibilitar a formatação de compostos ou agregados em que cada um deles participa com o patrimônio que possui” (BAHL, 2004<sup>a</sup>: 85). Beni (2006 p. 125) indica também que a regionalização turística pode conduzir para um processo de clusterização turística. Ele explica que Cluster é:

“[...] uma aglomeração competitiva, um polo consolidado com forte interação entre as empresas, estendendo-se verticalmente a jusante e a montante lateralmente, e comportando entidades de suporte privadas e públicas, com coesão social e política”. (BENI 2006 p. 125)

À definição de turismo de roteiros e itinerários turísticos é similar e ambas se completam, o que muda são os enfoques, Montejano (1991 p. 210) diz que itinerário turístico é:

[...] toda ruta que transcurre por un espacio geográfico determinado, donde se describe y especifica los lugares de paso, estableciendo unas etapas y teniendo en cuenta las características turísticas propias – naturales, humanas, histórico-monumentales – relacionadas con la zona geográfica que se recorre a nivel local, comarcal, regional, nacional e internacional; la duración; los servicios turísticos – alojamientos, medio de transporte, etc. – y las actividades a desarrollar.(MONTEJANO 1991 P.210)

Já Ramos (2012, p.40) se refere a um enfoque na definição de roteiros, que “tem como fundamento a distribuição de atrativos, infraestruturas e serviços dentro de um espaço, onde fica evidente a ideia da demarcação de um itinerário”. O Ministério do Turismo (2007, p.13) entende roteiro turístico como “um itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe conferem identidade, definido e estruturado para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização turística das localidades que formam o roteiro”. Partindo dessa definição segundo o Ministério do Turismo:

“a roteirização turística é o processo que visa propor, aos diversos atores envolvidos com o turismo, orientações para a constituição dos roteiros turísticos. Essas orientações vão auxiliar na integração e organização de atrativos, equipamentos, serviços turísticos e infraestrutura de apoio do turismo, resultando na consolidação dos produtos de uma determinada região.”(MODULO OPERACIONAL 7 ROTEIRIZAÇÃO TURÍSTICA, MINISTÉRIO DO TURISMO – BRASIL 2007, p.13)

Diversas definições mostram que as similaridades entre roteiros e itinerários, é muitas e as complementações também, um faz parte do outro. Ramos (2012, p.39) apud Bahl (2004b) afirma que:

“Um roteiro turístico é fruto de todo um processo de ordenação de elementos intervenientes na efetivação de uma viagem, podendo estabelecer as diretrizes para desencadear uma posterior circulação turística, seguindo determinados trajetos, criando fluxos e possibilitando um aproveitamento racional dos atrativos a visitar”. (RAMOS 2012, P.39 APUD BAHLE 2004B)

Em outras palavras um roteiro realiza a sincronização entre espaço-tempo e bens e serviços, Bahl 2004b conta:

“Essa sincronização ocorre a partir da combinação de fatores vinculados, ao espaço geográfico a ser abrangido ou percorrido; os tempos de duração dos deslocamentos e o necessário em cada destinação, bem como, o disponível pelos potenciais participantes para usufruto de uma programação turística; o tipo de atrativos a serem visitados e os serviços associados (transporte, hospedagem, alimentação, entre outros).” (BAHL, 2004b: 32)

Mas Bahl (2004b: 57) também esclarece outro modelo do turismo de roteiros, “além dos roteiros organizados através de agências, existe outra modalidade de roteiros, disseminada internacionalmente: são aqueles formatados em estradas, rotas, circuitos e caminhos”.

Esse Modelo de Turismo de roteiros citado por Bahl, formatado em estradas, caminhos e rotas atualmente já vem sendo muito aproveitado internacionalmente, e nacionalmente com inúmeros roteiros, como exemplo o caminho de Santiago de Compostela, na Espanha, ou a Estrada Real, maior rota estruturada no Brasil, dois caminhos antigos e históricos formatados em um roteiro turístico. O Brasil é um país com inúmeros caminhos importantes em seu território que foram se formando com o tempo de acordo com Brambatti (2015, p.23) “Os primeiros caminhos ou trilhas eram abertos por animais selvagens, os porcos do mato, que buscavam comida e água”.

Esses animais abriam trilhas na mata levando até mananciais de água potável, vendo isso os indígenas assim como os tropeiros seguiam seus rastros alargando as trilhas, formando caminhos na mata definindo as melhores passagens por rios (BRAMBATTI 2015). De acordo com Brambatti (2015, p.36), “no final do século XIX, os colonos, abriram as estradas, para o tráfego de carretas, que transportavam as mercadorias que plantavam para os centros de consumo”.

Sendo assim No início do século XX, com o avanço da tecnologia do motor a combustão, a fabricação de automóveis e caminhões exigiu a ampliação e macadamização das estradas, a implantação de serviços, como postos de gasolina, hotéis, restaurantes de beira de estrada e toda uma rede

de atendimento aos viajantes. A rapidez dos transportes exige estradas mais retas, com maior largura, duplicadas, com capacidade de suportar cada vez mais peso e com serviços de qualidade. (BRAMBATTI, 2015). Contudo as estradas antigas foram sendo abandonadas e esquecidas, as mais famosas foram ficando apenas no imaginário das pessoas.

As velhas estradas tornaram-se lugares para visitação, por suas particularidades, capazes de retomar o sentido lúdico do olhar e por manterem em seu entorno um patrim  nio natural e edificações que são o retrato de uma época. Esta passagem por estradas históricas faz lembrar períodos e situações vividas, o que as tornam percursos de riqueza cultural própria para a atividade turística. (BRAMBATTI, 2015)

Com um turista mais exigente atualmente, a procura pela experiência, o diferente, antigo, ou natureza aumentou muito e se tornou fator indispensável na hora de se planejar o turismo, sendo assim, foi visto que as rotas antigas podiam propiciar tais particularidades. A roteirização de estradas históricas transformando-as em estradas turísticas tem ocupado o planejamento do turismo a partir de algumas experiências internacionais, como a Via Claudia Augusta, na Europa e a Rota 66, nos Estados Unidos. No Brasil, a partir de 1998, iniciou-se o projeto Estrada Real, que perpassa por três estados brasileiros, Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. (BRAMBATTI, 2015)

A Roteirização turística em estradas históricas é um processo que pode agregar uma gama enorme de atrativos, serviços, equipamentos, experiências, e muitos outros, e é tido por muitos atualmente como o processo, mais completo e estruturado tur  sticamente unindo e envolvendo todos os atores envolvidos, planejando estrategicamente a região.

E se os roteiros em si já já oferecem muitas vantagens, os roteiros formatados em estradas antigas agregam muito mais valor, pois por muitas vezes esse tipo de roteiro, se estende por várias localidades conseguindo abranger uma gama maior de atrativos, serviços, equipamentos, segmentos econciliando e envolvendo maisas comunidades locais, os setores públicos e setores privados. Como a formatação de roteiros em antigas rotas, abrange várias localidades, Ramos 2012, p  g43 apud Bahl (2004b) levanta subdivisões dentro do que ele chama de "roteiros nacionais locais" no Brasil.

“Os roteiros nacionais interlocais englobam todas as possibilidades de desenvolvimento de uma gama muito grande de localidades, estejam localizadas próximas ou não, inseridas no território de um país. Por sua vez, podem ser subdivididos em intermunicipais (regionais e estaduais) e interestaduais (regionais e inter-regionais)”. (RAMOS 2012, P.43 APUD BAHL 2004B)

Ramos 2012 p.43, apud Bahl (2004b) complementa, “quanto aos roteiros turísticos internacionais, pode-se subdividi-los em ponto a ponto, continentais, intercontinentais e volta ao mundo”.

## 1.1 - ROTEIROS CONSOLIDADOS EM ROTAS ANTIGAS: OS CASOS DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (ESP) E ESTRADA REAL (MG - BR)

Existem muitos Roteiros formatados em caminhos antigos, o mais famoso de todos é o Caminho de Santiago de Compostela, que se estende por toda a Península Ibérica até a cidade de Santiago de Compostela, no extremo oeste da Espanha e segundo Gomes (2012 p. 03), “O Caminho de Santiago de Compostela foi proclamado em 1987 pelo Conselho da Europa como sendo o primeiro itinerário cultural europeu; o Caminho de Santiago espanhol já foi reconhecido pela UNESCO como patrimônio da humanidade em 1993 e o Caminho Francês recebeu o título em 1998” (GOMES 2012 p.03 apud UNESCO, 2007).

Santiago de Compostela se tornou um caminho secular visitado por pessoas de todos os cantos do mundo, pois foi nessa rota encontrado a arca com os restos mortais do Apóstolo Thiago, o que motivou milhares de peregrinos a percorrerem o caminho. O Caminho de Santiago de Compostela em 2015 completou 801 anos, e de acordo com o Informe estadístico do mesmo ano feito pela Oficina del Peregrino ou Catedral de Santiago, mostra que:

“Durante el año 2015 en la Oficina de Peregrinaciones se recibieron 262.459 peregrinos; el anterior Año Santo en 2010 fueron 272.412. De estos peregrinos, 123.530 (47,07%) son mujeres y 138.929 (52,93%) hombres. A pie han llegado 236.716 (90,19%), en bicicleta 25.346 (9,66%), a caballo 326 (0,12%) y 71 (0,03%) en silla de ruedas.” (Oficina del Peregrino 2015)

Figura 5: Caminho até Santiago de Compostela.



Foto: Acervo Pessoal / Tilton Martins dos Santos, 2015

O Caminho passa por diversas localidades e ao seu decorrer, com suas catedrais, campos, mosteiros e outros atraindo muitos turistas com suas histórias e lendas um roteiro quase milenar. Um exemplo de roteiro nacional bem sucedido é o caminho Estrada Real de acordo com o Caderno de Subsídios Turismo Cultural Estrada Real do Ministério do Turismo (2006 p.08), consta:

“O Instituto Estrada Real, criado pela Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais em 05 de outubro de 1999 como sociedade civil sem fins lucrativos, tem por objetivo organizar, fomentar e gerenciar o produto turístico Estrada Real. Elevado a 9 programa estruturante do governo do Estado de Minas Gerais em abril de 2003, o Programa Estrada Real encontra-se implantado em 177 municípios de Minas Gerais (162 municípios), Rio de Janeiro (oito) e São Paulo (sete) e é peça fundamental no incentivo ao desenvolvimento econômico e social sustentado, à diminuição das desigualdades regionais, à geração de emprego e renda e à preservação dos patrimônios históricos, culturais, artísticos e ecológicos dos municípios onde implantado.”(MINISTÉRIO DO TURISMO, BRASIL TURISMO CULTURAL ESTRADA REAL SUBSÍDIOS – 2006 P.08)

Possuem uma equipe multidisciplinar especializada em turismo, e transformaram o antigo caminho, aberto há mais de 300 anos pela Coroa



Portuguesa, em um destino reconhecido no Brasil e no exterior. Segundo o Caderno de Subsídios do Ministério do Turismo (2006, p.07):

A Estrada Real é um dos maiores projetos turísticos em desenvolvimento no país. Abrange 1.400 quilômetros, passando por 177 municípios, sendo 162 em Minas Gerais, 8 no estado do Rio de Janeiro e 7 no estado de São Paulo, distribuídos em três caminhos: o Caminho Velho, foi a primeira via a ser oficializada, que liga Paraty (RJ) à Ouro Preto (MG); o Caminho Novo, foi aberto no final do séc.XVII, que liga a cidade do Rio de Janeiro (RJ) à Ouro Preto (MG); e o Caminho dos Diamantes, com a descoberta de diamantes em 1729, na região do Serro Frio, ligando Ouro Preto a Diamantina em Minas Gerais. Com a gestão do Instituto Estrada Real (IER), o trabalho realizado na Estrada Real beneficia inúmeros municípios e diversas localidades. E diz, "As atrações culturais, históricas, gastronômicas e ecológicas são cada vez mais apreciadas e visitadas por turistas de todo o mundo" (MINISTÉRIO DO TURISMO, BRASIL TURISMO CULTURAL ESTRADA REAL SUBSÍDIOS – 2006 P.07)

Figura 6: Totem da Estrada real.



Fonte: blog, Dentro do Mochilão

## 1.2 - ROTEIROS NO PARANÁ

Ramos (2012, p.46) conta que o Paraná está em “processo de consolidação de regiões turísticas”, e diz ainda “Subdivido atualmente em 10 regiões possui uma orientação vinculada á preposição e criação de roteiros e itinerários turísticos em todas elas”. Vemos então que cada vez mais o Paraná se volta para o turismo de roteiro, como forma de planejamento do turístico, e fator de integração dos municípios construindo roteiros para dinamizar economicamente as regiões. De acordo com Ramos (2012) segundo uma pesquisa realizada pela Secretária de estado do Turismo (SETU) em 2011 para saber o número de roteiros existentes no Paraná, são comercializados 93 programações organizadas por agencias de turismo em todo o estado.

Alguns roteiros são em âmbito internacional, devido à fronteira com a Argentina e o Paraguai, mas a maioria em âmbito nacional local ou intermunicipal dentro do estado ou até interestadual. Mas esses roteiros são diferentes daqueles formatados em estradas, caminhos ou rotas, ou no caso os itinerários, pois são mais decorrentes em função dos projetos coletivos, o que os torna um objeto muito bom para pesquisa. Ramos (2012, p.47) relata que:

“Com o Programa Nacional de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, com início em 2003, a ideia de se elaborar roteiros turísticos como produtos a serem oferecidos ao público em geral se disseminou para vários municípios do Brasil, o que não foi diferente com o Paraná”. (RAMOS 2012, p.47).

Decorrente dessa nova situação e com o intuito de elaborar um quadro resumo dos itinerários turísticos existentes no estado do Paraná, Ramos (2012, pág47) em 2011 realizou um pesquisa exploratória tendo como apoio os principais órgãos envolvidos com projetos turísticos no estado, sendo eles:

“- Secretária de Estado do Turismo (SETU), Ecoparaná, Serviço Brasileiro do Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), Secretária De Estado da Agricultura e do Abastecimento (SEAB) e EMATER/PR – além de atualização de informações com prefeituras municipais que já haviam apresentado projetos de itinerários anteriormente e investigação nos *websites* das instancias de governanças das regiões turísticas divulgados pelo SETU (2011)”. (RAMOS 2012, p.47).

O fruto dessa pesquisa foi uma Tabela dos Itinerários turísticos do Paraná, que mostra a região turística o itinerário e o município integrante da rota, como vemos na tabela.

Quadro 3: Itinerários Turísticos do Paraná

Região Turística	Itinerário	Município
Rotas do Pinhão: Curitiba e Região Metropolitana	Circuito Italiano de Turismo Rural	Colombo
	Caminho do Vinho	São José dos Pinhais
	Caminhos de Guajuvira	Araucária
	Caminho Trentino nos Mananciais da Serra	Piraquara
	Verde que te quero verde	Campo Magro
	Caminhos Históricos da Serra	Quatro Barras
	Roteiro dos Orgânicos	Quatro Barras
Campos Gerais	Rota dos Tropeiros	16 municípios
	Estrada do Barreiro	Tibagi
	Witmarsum	Palmeira
Terra dos Pinheirais: Região Centro-Sul	Rota do Vinho	Bituruna
	Roteiro Polonês-Ucraniano de Turismo Rural	Mallet
	Rota das Cachoeiras	União da Vitória
	Rota das Cachoeiras Gigantes	Prudentópolis
Norte do Paraná	Rota do Café	16 municípios
	Rota do Agronegócio	22 municípios
	Rota do Rosário	6 municípios
	Rota de Peregrinação Fé na Estrada	Lunardelli e Apucarana
Centro do Paraná: Região Estrada e Caminhos	Circuito Rio Adelaide	Catanduvas
Vales do Iguaçu: Região Sudoeste	Caminhos das Araucárias	8 municípios
	Doce Iguassu	Capanema
	Caminhos do Marrecas	Francisco Beltrão
	Caminhos das Termas	3 municípios
	Caminhos do Vento	Pelo menos 6 municípios ao longo da BR 280
	Caminhos do Lago do Iguaçu – Costa Sul	De Capanema a Manguieirinha: vários municípios às margens do Rio Iguaçu
	Caminhos da Fronteira	4 municípios brasileiros e 3 argentinos
Riquezas do Oeste	Circuito de Turismo Rural	Maripá
	Circuito Sabiá	Matelândia
	Circuito do Sol: Rota das Agroindústrias e Rota das Águas	Nova Aurora

Fonte: RAMOS (2012 p. 48)

De acordo com o quadro 3, podemos ver que sete das 10 regiões do Paraná possuem itinerários turísticos consolidados, totalizando 30 itinerários desenvolvidos que integram por volta de 110 municípios.

As Rotas do Pinhão: Curitiba e Região Metropolitana disponibilizam 7 itinerários nos quais envolve 6 municípios diferentes, nos Campos Gerais são 3 itinerários integrando 20 municípios dentre eles se destaca a rota dos tropeiros que passa por 16 municípios. Na Terra dos Pinheirais: Região Centro-Sul são desenvolvidos 4 itinerários unindo 4 municípios, já no Norte do Paraná há 4 itinerários mas que abrangem 44 municípios, o contrário do Centro do Paraná: Região Estrada e Caminhos que possui apenas 1 itinerário e se concentra no município de Catanduva. Os Vales do Iguaçu: Região Sudoeste apresenta 7 itinerários, passando por 27 municípios sendo 3 deles argentinos e sem contar os que se localizam as margens do Rio Iguaçu, e por fim as Riquezas do Oeste que mostram 3 itinerários em 3 municípios diferentes. Mas 3 das 10 regiões entre as quais o Paraná se divide não aparecem na tabela, sendo que o litoral do Paraná é uma delas, pois não tem nenhum itinerário turístico consolidado. Ramos 2012 afirma que:

‘A maioria dos itinerários é de âmbito local, organizados dentro de um município, e reúnem propriedades rurais como principal atrativo. Grande parte destes projetos procura promover a comercialização de produtos da agricultura familiar, como hortaliças, vinhos e outros produtos colônias, procurando valorizar o modo de vida da família que vive no campo. Atrativos naturais, chácaras com atividades de lazer, pousadas e restaurantes também compõem a formatação destes itinerários’. (RAMOS 2012, p.49).

Ramos 2012, (p.51, apud BAHLE, 2004a) diz que:

“para que um município de forma isolada possa beneficiar-se do turismo como atividade econômica e de lazer, necessita de um denso patrimônio constituído de atrativos turísticos (bens naturais e culturais), instalações, equipamentos, serviços, infraestrutura básica e de acessos e ordenação jurídico-administrativa”. (RAMOS 2012, p.51 APUD BAHLE 2004a)

Mas a maioria desses municípios não possui todas essas características e pré-requisitos Bahl (2004a: 85) também fala que, “que a opção de trabalhar em conjunto com outros municípios, de forma integrada, pode possibilitar a formação de compostos ou agregados em que cada um deles participa com o

patrimônio eu possuí”. Sendo assim Ramos (2004, p.52) ressalta que:

“O desenvolvimento do turismo torna-se muito mais viável quando acionado por ações integradas que independem de diferenças ideológicas e partidárias; também que a promoção da atividade turística compartilhada, através de um planejamento estratégico é facilitada. Outros aspectos a serem destacados são os de que também se pode possibilitar a ampliação de demanda, de geração de divisas, de criação de empregos e de organização racional e equilibrada do turismo, um desempenho mais eficiente e o intercambio com entidades nacionais e internacionais para a captação de novos fluxos”. (RAMOS 2004, p.52)

Por isso através da integração e planejamento estratégico entre os órgãos e pessoas envolvidas no processo, pode se unir forças e fraquezas em prol de um mesmo objetivo, o desenvolvimento econômico de uma região através do turismo.

### 1.3 A DEMANDA TURÍSTICA DO LITORAL PARANAENSE

A demanda nada mais é do que a procura por algo. Se há demanda, cria-se a oferta, mas no setor turístico muitos confundem a demanda de mercado com o potencial de mercado, sendo que as duas têm definições parecidas.

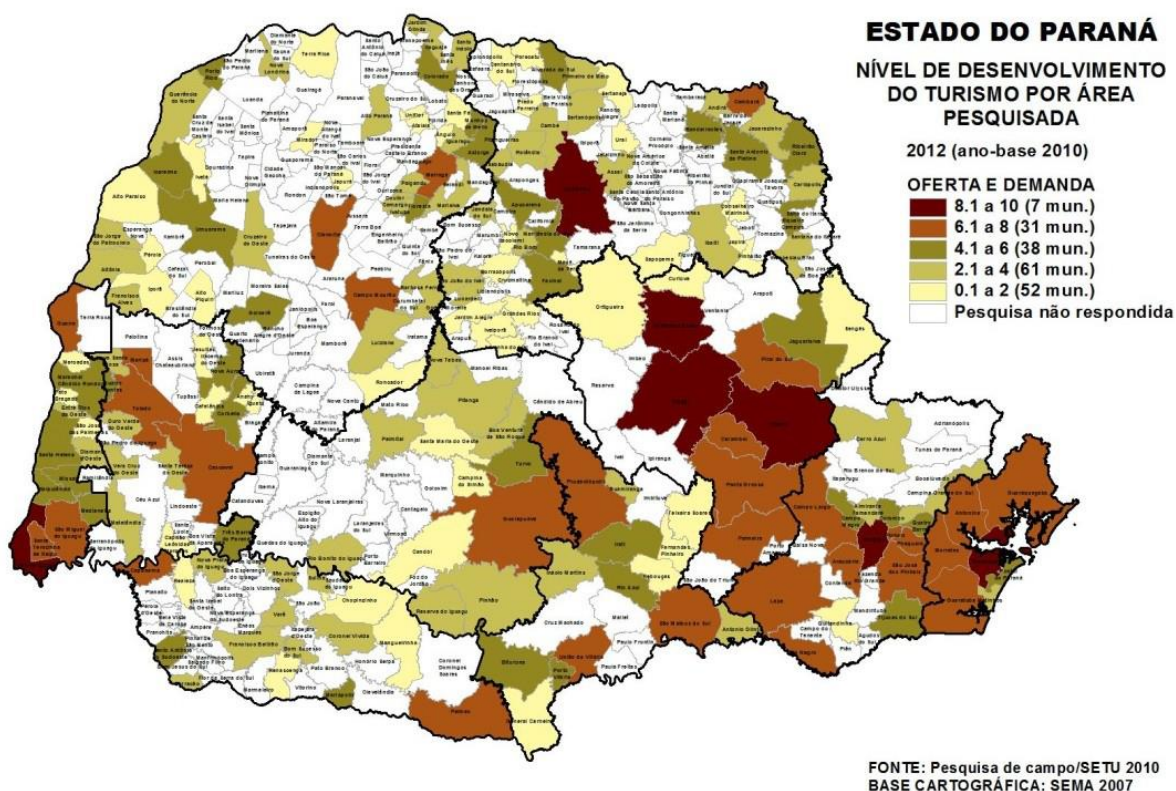
Cobra (2001, p.97) apud Kotler (1967), afirma que “a demanda de mercado para um produto é o volume total que se pode ser comprado por um grupo definido de consumidores, em uma área geográfica definida, num determinado período de tempo, num definido meio ambiente e sob um apropriado esforço mercadológico”.

Já o potencial de mercado, Cobra (2001, p.98) apud Kotler (1967) coloca como “a quantia máxima de vendas em unidades ou valor monetário, que pode ser estimada ou avaliada para todas as empresas de um setor de atividades durante certo período de tempo, sob um dado nível de esforço de marketing do setor e em dadas condições ambientais”. Ou seja, a demanda no caso do turismo de um só segmento não vai abranger o potencial total de mercado



deste setor. Com base na pesquisa realizada pelo SETU de hierarquização das regiões turísticas do Paraná (2012) verificou-se que o Litoral, e a região dos Campos Gerais são as que mais possuem oferta e demanda de turismo dentre todas as regiões como podemos ver na figura 7.

Figura 7: Médias da área de oferta e demanda, segundo os municípios.



**Fonte:** Secretária de estado do Turismo do Paraná – SETU- **Hierarquização das Regiões Turísticas do Paraná** – Curitiba – PR, 2012 p. 20.

A região turística do litoral apresenta potenciais atrativos encontrados, em várias áreas balneárias como Pontal do Paraná, Matinhos e Guaratuba mas também em cidades históricas como Morretes, Antonina, Guaraqueçaba e Paranaguá, como também em todos os parques naturais existentes entre eles o Parque nacional Saint Hilaire - Lange por onde passa a estrada das Colônias e do Alboit. Essas mesmas estradas que se unem, também são territórios de quatro municípios diferentes, e agregam comunidades, empreendimentos, bem naturais e culturais, uma área com grande potencialidade pra vários novos segmentos, podendo assim ocupar mais espaço no mercado do turismo,

desenvolvendo a região do litoral do Paraná como um todo.

## **CAPITULO II**

### **POTENCIALIDADES NO ENTORNO DAS ESTRADAS ANTIGAS: EQUIPAMENTOS E ATRATIVOS TURÍSTICOS E POSSÍVEIS SEGMENTOS.**

A região a qual se encontra a roteirização das estradas antigas do cambará (Alboit) e estrada das colônias é muito rica, tanto ambientalmente quanto culturalmente, e é uma área com grande potencial, então para podermos definir esse potencial é preciso saber com exatidão o que há e qual a situação atual, mas para isso é necessário saber algumas definições básicas, de equipamentos, atrativos e segmentos turísticos.

#### **2.1 EQUIPAMENTOS TURÍSTICOS**

Os equipamentos no turismo tem a função de proporcionar a prestação de serviços, então os equipamentos turísticos são voltados a atender as necessidades de acomodação, Alimentação e Transporte dos turistas (Hotéis, Pousadas, Camping, agências de turismo emissivas e Transportadoras) permitindo assim a prestação de serviços não exclusivamente turísticos. Segundo ZARDO existem dois tipos de Equipamentos: os Turísticos e os de Apoio.

Equipamentos turísticos: construções que permitem a prestação de serviços que não são exclusivamente turísticos, como alojamentos (nos núcleos receptores), agências de turismo (nos núcleos emissores) e transportadoras (em ambos); Equipamentos de apoio: instalações que permitem a prestação de serviços não exclusivamente turísticos, mas quase indispensáveis para o desenvolvimento dessa atividade, como rede atendimento médico-hospitalar, ao automóvel e entretenimento, etc. (ZARDO, 2003, p.07)

Sendo assim, são considerados equipamentos de apoio, hospitais, mercados, boates, delegacias etc. ZARDO (2003) p.07 fala que “a soma da infra-estrutura de acesso, a infraestrutura básica urbana, equipamento turísticos e equipamentos de apoio formam a infra-estrutura turística” e também segundo Barreto 2006:

A rede gastronômica (conjunto de restaurantes, lanchonetes e similares com oferta alimentar) pode ser um equipamento turístico ou um equipamento de apoio, dependendo da sua posição no núcleo. Se é a única oferta alimentar do local, será um equipamento turístico, se atende turistas esporadicamente, será um equipamento de apoio. (BARRETO, 2006, p.39-40)

Por outro lado Boullon (1991, p.52) já diz “que será o tipo de usuário que definirá se um equipamento é ou não turístico”. Ou seja, o fluxo de visitantes (turistas) com o grau de utilização é que vai determinar a definição do equipamento, com base nesses critérios pode se considerar se um equipamento é ou não turístico.

## 2.2 ATRATIVO TURÍSTICO

No turismo o atrativo tem muitas variáveis e pode ser vista como a base de tudo, ou um elemento, ou algo que tem a capacidade de atrair, ou até uma matéria prima, mas como diversas coisas no turismo, ele será determinado pelo turista de acordo com seu gosto ou seja, o que para uns é um atrativo para o outro pode não ser. Segundo Valls (2006 p.27):

O atrativo é o elemento que desencadeia o processo turístico. Qualquer ativo, recurso ou elemento territorial, patrimonial, infra-estrutural ou de qualquer outro tipo, apresentado em sua forma natural, com maior ou menor grau de tangibilidade, que aparece em um determinado território, convenientemente tratado e agrupado a uma série de elementos, é capaz de colocar-se a serviço de satisfação turística. Um monumento, uma paisagem, a casa onde viveu determinado personagem, uma caverna, a praia, o relevo, o clima, certa centralidade comercial, festas tradicionais etc, são atrativos turísticos sujeitos a uma possível valorização. (JOSEP FRANCESC VALLS, 2006 p.27)



Já Rose (2002) diz que “o conceito de atrativo turístico varia de turista pra turista. O que podemos considerar um atrativo pode não ter o mesmo significado para outra pessoa, ou seja, não possui o mesmo fator de atratividade”, e completa:

“Desta forma, os atrativos estão relacionados com as motivações de viagem e a avaliação que os visitantes fazem desses elementos. O atrativo turístico possui, via de regra, maior valor quanto mais acentuado for seu caráter diferencial. O turista procura sempre aquilo que é diferente do seu cotidiano. Assim, aquele atrativo único, sem outros semelhantes, possui maior valor para o turista.” (ROSE 2002, p.47).

Para Ruschmann (1997) p.142, “atrativos turísticos é tudo aquilo – objetos, equipamentos, pessoas, eventos, fenômenos ou manifestações, ou combinação de fatores – que tenha capacidade de atrair visitantes a determinada zona ou localidade”. Ruschmann (1997, p.142), diz também que os atrativos constituem a base sobre a qual se fundamenta qualquer plano de desenvolvimento turístico, mas dentro do conceito de atrativo turístico definido por Cerro (1992 pág.52), que considera “todo elemento material que tem por capacidade própria, ou em combinação com outros, para atrair visitantes de uma determinada localidade ou zona.” Ruschmann, distingue os atrativos Atuais e Potenciais:

Os Atrativos turísticos atuais (ou reais) são os que já estão sendo utilizados para a atividade turística local, nacional, ou internacional e que contam com infra-estrutura e equipamentos para o atendimento dos turistas. Os potenciais são aqueles que mesmo possuindo elevado grau de atratividade, por diversos motivos, ainda não estão inseridos no mercado turístico e não possuem infra-estrutura para atender os visitantes.(RUSCHMAN 1997, p.142)

Sendo assim, a transformação de um atrativo potencial em um atrativo atual depende dos envolvidos no processo de planejamento para estruturar e dar diferencial ao atrativo proposto.

## 2.3 - SEGMENTOS TURÍSTICOS

De acordo com o Ministério do Turismo, (2006 p.29):

“Os roteiros turísticos, para se tornarem produtos competitivos e de qualidade, devem ser definidos em função da oferta turística, e adequados de acordo com as necessidades e desejos de determinados tipos de turistas, com o objetivo de caracterizar segmentos turísticos específicos”. (Brasil Segmentação do Turismo: marcos conceituais, 2006 p.29)

O Ministério do Turismo caracteriza a segmentação como:

“A segmentação é entendida como uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado. Podem ser estabelecidos a partir de elementos de identidade da oferta em um determinado território ou pelas características e variáveis da demanda”. (BRASIL SEGMENTAÇÃO DO TURISMO: MARCOS CONCEITUAIS, 2006 p.29)

Sem esquecer que, “os produtos e roteiros turísticos, de modo geral, são definidos em função da oferta e da demanda, de modo a caracterizar esses segmentos turísticos específicos”. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2006 p.31), ou seja, a segmentação é uma forma de organizar e potencializar os atrativos principalmente dentro de um processo de roteirização turística, contando as variáveis de oferta e demanda.

## 2.4 MAPEAMENTOS DOS ATRATIVOS, EQUIPAMENTOS TURÍSTICOS E POSSÍVEIS SEGMENTOS NAS ESTRADAS ANTIGAS.

Com base nos entendimentos sobre Atrativos, Equipamentos Turísticos e Segmentação e em saídas de campo realizadas na área do entorno das antigas estradas foi possível realizar um mapeamento do território. Foram mapeados 16 Atrativos no total, entre quais alguns se destacam, pois agregam valor de atrativos com estrutura adequada para também servir de equipamento turístico. Sendo assim, foi feita a subdivisão dos itens encontrados em três categorias: Atrativos, Equipamentos e Atrativos & Equipamentos.

De acordo com os dados coletados foram identificados 4 atrativos mais consolidados e que possuem uma grande estrutura para atender ao turismo, e também foram mapeados 8 equipamentos turísticos que podem ser agregados a um roteiro na estradas antigas. Foram analisados também alguns possíveis segmentos a serem adotados nos atrativos, e alguns que já estão sendo utilizados na região. O Turismo de Aventura, Ecoturismo, Turismo Rural, Turismo Náutico, Turismo Cultural, Turismo Pedagógico e Turismo de Base Comunitária entre outros segmentos são alguns que podem ser estruturados, e trabalhados de maneira a movimentar a economia da região incentivando ao crescimento e desenvolvimento como um todo das comunidades, empresas privadas e públicas e da região.

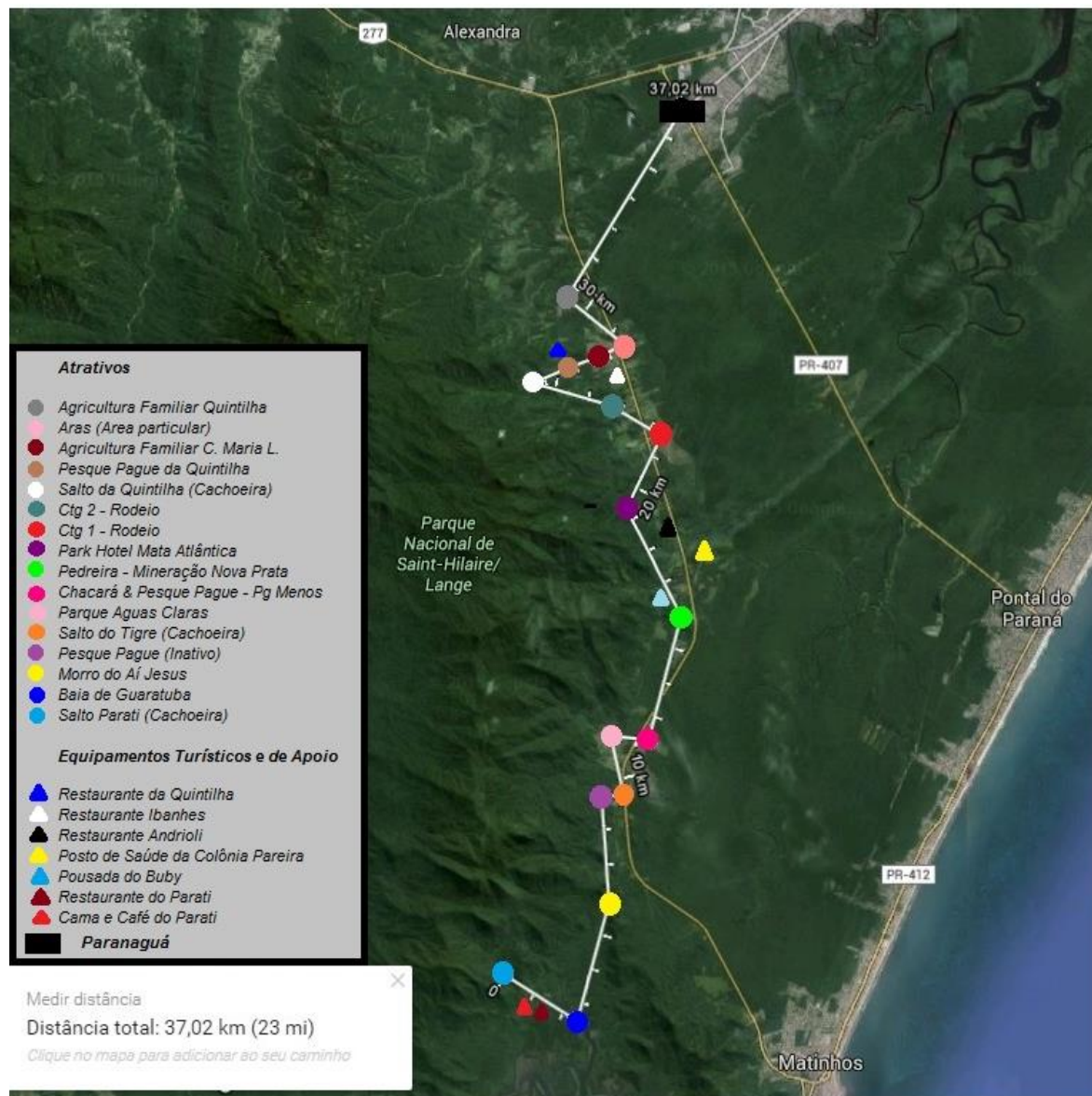
Quadro 4: Subdivisão dos Atrativos encontrados na Estrada das Colônias e estrada do Alboit.

ATRATIVO	EQUIPAMENTOS	ATRATIVOS E EQUIPAMENTOS
Salto Parati Baia de Guaratuba Morro do Ai Jesus Salto do Tigre Ctg1 Rodeio Ctg2 Rodeio Salto da Quintilha  Agricultura Familiar Colônia Maria Luiza  Agricultura Familiar Quintilha  Aras (área particular)	Restaurante Quintilha Restaurante Ibanhes Restaurante Andrioli  Posto de Saúde Colônia Pereira  Pousada do Buby Restaurante Parati Cama e café Parati	Pesque Pague (Inativo) Parque Aguas Claras Chácara Pague Menos  Park Hotel Mata Atlântica  Pesque Pague Quintilha
SEGMENTOS		
Turismo de Aventura Ecoturismo Turismo Rural Turismo Náutico Turismo Cultural Turismo Pedagógico  Turismo de Base Comunitária		

Fonte:Gonçalves Rafael, 2015.

Com a identificação e definição desses elementos, foi possível estruturar um mapa com a localização de cada um dos atrativos e equipamentos rastreados na região podendo se observar um roteiro pré-estabelecido de acordo com os itens encontrados, como mostra a figura.

Mapa 2 – Representação do mapeamento dos Atrativos e Equipamentos encontrados na estrada.



Fonte: Google Maps e adaptada por Gonçalves Rafael, 2015.

No mapa 2, os círculos coloridos representam os atrativos ao redor das estradas, cada atrativo possui uma cor distinta, para que se identifique a localização exata do mesmo, enquanto os triângulos consistem nos equipamentos turísticos. Foram mapeados 16 atrativos e 7 equipamentos e se observarmos bem podemos notar que ao organizar os atrativos, obtemos um “roteiro turístico”, que podemos enquadrar dentro de um itinerário turístico, e que por fim podemos formatar em uma rota antiga, utilizando a história de tal rota como ancora e atrativo principal para o roteiro.

Com base no quadro de –Categorias de Atrativosfoi feita uma classificação dos atrativos encontrados na área de entorno da Estrada das Colônias e Estrada do Cambará a partir da pesquisa de campo, documentada através de fotos. Utilizando as informações do quadro um de Categorias de Atrativos já apresentado na metodologia, todos os atrativos atinados foram processados e classificados de acordo com sua respectiva categoria.

*Quadro 5: Divisão dos atrativos em suas respectivas categorias.*

<b>Categorias</b>	<b>Atrativos</b>
<b>Atrativos Naturais</b>	<i>Salto Parati</i> <i>Baía de Guaratuba</i> <i>Morro do Aí Jesus</i> <i>Salto do tigre</i> <i>Salto da Quintilha</i>
<b>Atrativos Culturais</b>	<i>CTG1 Rodeio</i> <i>CTG2 Rodeio</i> <i>Agricultura Familiar C. Maria Luiza</i> <i>Agricultura Familiar C. Quintilha</i>
<b>Atividades Econômicas</b>	<i>Pesque Pague (inativo)</i> <i>Parque Aguas Claras</i> <i>Chácara &amp; Pesque Pague da Pg. Menos</i> <i>Pedreira – Mineração Nova Prata</i> <i>Aras (área particular)</i> <i>Pesque Pague da Quintilha</i> <i>Park Hotel Mata Atlântica (Hotel Fazenda)</i>

*Fonte: Gonçalves Rafael, 2015.*

Tendo todos esses atrativos mapeados e classificados, foi preciso algo para avaliar e aplicar nas áreas delimitadas, para que fosse possível obter um diagnóstico conclusivo, sendo assim, de acordo com outro quadro do módulo operacional sete do Ministério do Turismo. O Quadro de critérios para hierarquização de atrativos que também já foi apresentado na metodologia

utilizada, foi avaliado todos os atrativos para se saber qual a situação atual dos mesmos.

### **CAPITULO III**

## **UMA NOVA ALTERNATIVA PROPOSTA DE ROTEIRO: ESTRADA COLONIAL DO CAMBARÁ.**

Vários atrativos foram identificados e classificados de acordo com a metodologia da roteirização Turística, utilizando o material do Ministério do Turismo, no mapa dois podemos notar um roteiro pré-estabelecido unindo vários atrativos, fica evidente uma quantidade considerável de atrativos diferentes na região oque proporciona aos turistas opções, tendo mais serviços e seguimentos a se ofertar, aumentando a demanda. A região também agrega muitas comunidades que foram muito importantes para a colonização, e duas rotas históricas que também foram muito importantes para a região formando um elo entre Paranaguá e Guaratuba de 1870 á 1927.

As estradas das Colônias e do Alboit na região litoral do Paraná, possuem todos os requisitos, para o desenvolvimento de um roteiro turístico, uma nova alternativa que fomentaria o turismo na região planejando estrategicamente e beneficiando 4municipios, 6 comunidades e vários empreendedores o roteiro: Estrada Colonial do Cambará. Mas para ter certeza se é viável ou não tal proposta, foi preciso fazer um trabalho de reconhecimento da situação atual dos atrativos.

### **3.1 – DIAGNÓSTICO DOS ATRATIVOS**

Foram identificados vários atrativos, que possibilitam o desenvolvimento de alguns segmentos encontrados ao decorrer das estradas antigas das Colônias e do Alboit. Sendo assim foi feito um diagnóstico dos atrativos encontrados nas estradas, para saber se a partir do aspecto turístico é possível

a estruturação de um Roteiro Turístico ligando Paranaguá com Guaratuba utilizando o traçado das antigas estradas o roteiro Estrada Colonial do Cambara, utilizando o quadro 2 de Critérios para Hierarquização de Atrativo, do Ministério do Turismo.

**Quadro 6: Diagnóstico dos atrativos.**

Atrativos	Grau de Uso Atual	Representatividade	Apoio local e comunitário	Estado de conservação o da paisagem circundante	Infra-estrutura	Acesso
<b>Salto Parati (cachoeira)</b> ATRATIVO NATURAL	Fluxo Turístico Insignificante	Pequeno Grupo de Elementos Similares	Apoiado por pequena parte da comunidade	Ótimo estado de conservação	Inexistente	Em estado precário
<b>Baia de Guaratuba</b> ATRATIVO NATURAL	Pequeno Fluxo	Elemento singular, Raro	Apoio Razoável	Ótimo estado de conservação	Existente Porém, em estado precário	Em estado precário
<b>Morro do Aí Jesus</b> ATRATIVO NATURAL	Fluxo Turístico Insignificante	Pequeno Grupo de Elementos Similares	Apoiada por uma pequena parte da comunidade	Ótimo estado de conservação	Inexistente	Em estado precário
<b>Salto da Quintilha (cachoeira)</b> ATRATIVO NATURAL	Média intensidade e Fluxo	Pequeno Grupo de Elementos Similares	Apoiada por uma pequena parte da comunidade	Ótimo estado de conservação	Inexistente	Em estado precário
<b>Salto do Tigre (Cachoeira)</b> ATRATIVO NATURAL	Média intensidade e fluxo	Pequeno Grupo de Elementos Similares	Apoio Razoável	Ótimo estado de preservação	Inexistente	Em estado precário
<b>Ctg1</b> ATRATIVO CULTURAL	Pequeno Fluxo	Pequeno Grupo de elementos similares	Apoio Razoável	Ótimo estado de preservação	Existente em ótimas condições	Em ótimas Condições
<b>Ctg2</b> ATRATIVO CULTURAL	Pequeno fluxo	Pequeno Grupo de elementos similares	Apoiada por uma pequena parte da comunidade	Ótimo estado de preservação	Em estado precário	Em estado precário
<b>Agricultura Familiar C. Maria Luiza</b> ATRATIVO CULTURAL	Fluxo Turístico Insignificante	Elemento Singular, Raro.	Apoio Razoável	Bom estado de preservação	Existe, mas Necessitam do de intervenções/	Existe, mas Necessitam do de intervenções/



					Melhorias	Melhorias
<b>Agricultura Familiar C. Quintilha</b> <b>ATRATIVO CULTURAL</b>	Fluxo turístico insignificante	Elemento Singular, Raro.	Apoio Razoável	Bom estado de preservação	Existe, mas Necessitam do de intervenções/ Melhorias	Existe, mas Necessitam do de intervenções/ Melhorias
<b>Parque Aguas Clara</b> <b>ATIVIDADE ECONÔMICA</b>	Grande Fluxo	Pequeno Grupo de Elementos Similares	Nenhum	Ótimo estado de conservação	Existente em ótimas condições	Em ótimas condições
<b>Chácara &amp; Pesque Pague - Pg menos</b> <b>ATIVIDADE ECONÔMICA</b>	Pequeno Fluxo	Pequeno Grupo de Elementos Similares	Nenhum	Ótimo estado de preservação	Existente em ótimas condições	Em ótimas condições
<b>Pesque Pague (inativo)</b> <b>ATIVIDADE ECONÔMICA</b>	Fluxo Turístico insignificante	Pequeno Grupo de Elementos Similares	Nenhum	Bom estado de Conservação	Existe, mas Necessitam do de intervenções/ Melhorias	Existe, mas Necessitam do de intervenções/ Melhorias
<b>Pesque Pague da Quintilha</b> <b>ATIVIDADE ECONÔMICA</b>	Pequeno Fluxo	Elemento bastante comum	Apoiada por uma pequena parte da comunidade	Ótimo estado de conservação	Existente em ótimas condições	Existe, mas Necessitam do de intervenções/ Melhorias
<b>Pedreira – Mineração Nova Prata</b> <b>Atividade Econômica</b>	Fluxo turístico insignificante	Elemento Singular, Raro.	Nenhum	Bom estado de preservação	Existe, mas Necessitam do de intervenções/ Melhorias	Em ótimas condições
<b>Aras (área particular)</b> <b>ATIVIDADE ECONÔMICA</b>	Fluxo turístico insignificante	Pequeno Grupo de Elementos Similares	Nenhum	Ótimo estado de conservação	Existente em ótimas condições	Em ótimas condições
<b>Park Hotel Mata Atlântica</b> <b>ATIVIDADE ECONÔMICA</b>	Grande Fluxo	Pequeno Grupo de Elementos Similares	Nenhum	Ótimo estado de conservação	Existente em ótimas condições	Em ótimas condições

Fonte: Gonçalves Rafael, 2015.

Foram analisados 16 atrativos dentre eles, cinco naturais, quatro culturais e sete atividades econômicas, sendo eles: Salto Parati, Baia de Guaratuba, Morro do Ai Jesus, Salto da Quintilha, Salto do Tigre, CTG 1 e CTG2 aonde ocorre os rodeios, Agricultura Familiar das Colônias Maria Luiza e Quintilha, e os empreendimentos Parque Aguas Claras, Chácara & Pesque Pague/Pague Menos, Pesque Pague (Inativo), Pesque Pague da Quintilha, Pedreira Mineração Nova Prata, Aras (área particular) e Park Hotel Mata Atlântica.

Dos atrativos naturais de acordo com a tabela todos tem grande representatividade e apoio da comunidade, e possuem um ótimo estado de preservação da paisagem circundante, porem o fluxo de uso atual não é significativo turisticamente devido á inexistência de infraestrutura e acesso aos atrativos. Seguindo com os atrativos culturais foram considerados os CTGS (Centro de Tradições Gaúchas) onde ocorrem os tradicionais rodeios na região, o rodeio no CTG1 é realizado por um grupo de Pontal do Paraná enquanto no CTG2 é um grupo de Paranaguá. Eles têm um pequeno fluxo e a mesma representatividade contando também com o apoio da comunidade, mas enquanto o CTG1 possui uma infraestrutura em bom estado, o CTG2 encontra-se em estado precário.

A agricultura familiar das colônias Maria Luiza e Quintilha também foram consideradas na pesquisa constatando que não há um fluxo turístico nas propriedades, mas elas detêm de um elemento raro a experiência do contato com o agricultor, por isso tem um grande apoio da comunidade. Contudo o estado da conservação da paisagem é bom, entretanto a infraestrutura e o acesso são itens que necessitam de intervenções e melhorias.

Já os atrativos encaixados como atividades econômicas mostram ter uma ótima infraestrutura, acesso e conservação da paisagem, porém não possuem nenhum apoio da comunidade exceto o pesque pague da Quintilha. Dentre as 7 atividades 3 não possuem fluxo turístico entre eles, há um pesque pague inativo ao lado da Cachoeira salto do Tigre, que conta com toda a infraestrutura adequada, um aras localizado na colônia Maria Luiza uma área particular, e a pedreira Nova Prata que não realiza visitas turísticas mas é visto como um elemento raro de representatividade. Mas há 2 empreendimentos já consolidados e que possuem um grande fluxo turístico, que nada mais é do

que a constante visitação de pessoas no empreendimento: o parque Aguas Claras e o Park Hotel Mata Atlântica (hotel fazenda) e dois com o fluxo turístico pequeno, ou seja, o grau de visitação   de pequeno movimento, que seriam   chácara Pague Menos e o Pesque Pague da Quintilha todos com um pequeno grupo de elementos similares.

Utilizando o diagnóstico realizado foi possível verificar toda a oferta turística concentrada na área de entorno da estrada do Cambará, um lugar muito rico, com muitas belezas a se oferecer, e que sim demonstra toda capacidade do ponto turístico para estruturação de um Roteiro, pois tem bastante oferta e demanda, podendo-se criar uma rede de comercialização de produtos coadunando órgãos públicos, empreendedores e comunidade.

Muitos atrativos já possuem certa infra-estrutura e recebem visitantes, mas não há integração dos mesmos, sendo que a região preenche todos os requisitos do ponto turístico para estruturação de um roteiro, então sim   viável a proposta para criação e implantação do roteiro Estrada Colonial do Cambará.

Com o incentivo das políticas públicas e integração dos envolvidos   possível desenvolver tal roteiro, planejando da melhor forma aos moldes do que o programa de regionalização do turismo no Brasil dita.

### 3.2 AS COMUNIDADES DO ENTORNO DAS ESTRADAS

As comunidades tem um papel fundamental em qualquer roteiro turístico, pois são elas que conferem identidade ao local e a região oferecendo seus conhecimentos sobre o território e suas tradições seja ele sendo um pescador ou um agricultor, proporcionando ao turista a possibilidade de se aproximar do seu cotidiano.

Muitas comunidades se sentem ameaçadas e por isso a atenção destinada à essas comunidades e suas necessidades tem que ser dobradas, principalmente para que elas mantenham o sentimento de pertencimento ao local.

Com o tempo e a mudança das tecnologias várias comunidades foram abandonadas e esquecidas e muitos moradores devido às dificuldades enfrentadas em seu modo de vida, deixaram para traz suas tradições e migraram para os meios urbanos em busca de condições melhores de vida.

O turismo vem como uma forma de se resgatar a cultura dessas famílias trazendo uma alternativa para as comunidades se manterem, mas o turismo como um todo trás impactos positivos e negativos e é preciso antes saber se há interesse por parte da comunidade. Foram identificadas 6 comunidades ao longo das estradas sendo elas: Colônia Santa Cruz, Quintilha, Colônia Maria Luiza, Colônia Pereira, Colônia Cambará e a Comunidade do Parati, cujas atividades econômicas principais estão na agricultura familiar, na pesca e atividades de turismo.

As comunidades da Colônia Santa Cruz, Quintilha, Colônia Maria Luiza, a maioria de seus moradores vivem basicamente da agricultura familiar ou até mesmo da pecuária, já as comunidades da Colônia Pereira e Colônia Cambará se dividem tendo alguns agricultores e alguns empreendedores. A comunidade do Parati se caracteriza por ser uma das mais humildes no roteiro, e vivem a partir da pesca e turismo atendendo algumas pessoas, trabalhando o turismo de base comunitária junto aos moradores locais. Algumas pessoas nas comunidades já desenvolvem atividades ligadas ao turismo com o apoio de empresários, eles tentam desenvolver o turismo na região, um exemplo é o trabalho desenvolvido na comunidade da Quintilha aonde a equipe do Paraná Expedições tenta desenvolver o turismo de aventura com atividades no salto da quintilha em conjunto com moradores da região.

Em conversas com moradores das comunidades, muitos caseiros, localizadas no entorno da estrada do Cambará, em saídas de campo que ocorreram ao decorrer da pesquisa, mostraram interesse da comunidade no turismo, como uma alternativa para melhorar a economia na região, mas eles se vêem perdidos sem saber por onde começar, e muitos reclamam do esquecimento dos órgãos público para com as comunidades. Boa parte dos moradores apóia e usufrui dos atrativos naturais como cachoeiras, morros, rios e também produzem muitos produtos com matéria prima local, artesanatos, geleias, pães, balas e muitos outros.

Porem lhes falta subsídios dos órgãos públicos em questões de assistência as necessidades dessas comunidades, que tem a vontade, mas não possuem o devido apoio para organizar, estruturar e desenvolver essa atividade que é o turismo. Existe uma cooperativa que atua com as comunidades agrícolas de Paranaguá e que desenvolvem um projeto com o intuito de informar, direcionar e estruturar essas comunidades visando á auto-suficiência dos mesmos, á cooperativa MOTIRO, que no projeto SAL patrocinado pela Petrobras realiza um belo trabalho com as comunidades rurais de Paranaguá. As colônias existentes na região das estradas antigas ainda não possuem infraestrutura para se desenvolver o turismo rural nas propriedades, sem falar na capacitação dessas pessoas para trabalhar com o turismo. Maso interesse e a vontade por parte da comunidade de iniciar um trabalho conjunto entre comunidades, órgãos públicos e órgãos privados existe.

Dentre as comunidades ao redor do roteiro proposto, á comunidade do Parati localizada na baia de Guaratuba é uma das que mais sofre com a falta de estrutura, há dois meios de se chegar até a comunidade, fazendo o uso de canoas ou através da antiga estrada do Alboit que é a única estrada para se chegar á comunidade e que se encontra em estado crítico de conservação, sendo possível a locomoção apenas com camionetes traçadas ou a pé percorrendo 7 km, uma comunidade esquecida e que necessita de uma intervenção para que possa continuar existindo.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Com o montante e analise dos dados e informações coletadas, constatou-se que há sim a viabilidade de estruturar um Roteiro Turístico, formatando-o em um produto turístico, com base nas estradas antigas das Colônias e do Alboit que formavam o único elo entre Paranaguá e Guaratuba

no Litoral do Paraná de 1870 há 1927, pois a região conta com vários aspectos que compõem e completam um roteiro como história, cultura local, atrativos naturais, equipamentos turísticos e de apoio.

Atualmente já existem empreendimentos privados consolidados e atuando na presente região com estrutura para desenvolver os segmentos do ecoturismo, turismo de eventos, turismo pedagógico e outros, mas que sofrem com o mau da sazonalidade que aflige o litoral paranaense entre os meses de Março a Novembro. Um problema que agrava ainda mais a situação é o caso do Parque Nacional Saint' Hilaire Lange que abrange boa parte da região e ainda não possui plano de manejo nem infraestrutura, dificultando e impossibilitando os turistas de usufruírem de cachoeiras, morros, rios e de chegarem a comunidades como no trecho da estrada do Alboit que vai da comunidade do Cambará até comunidade do Parati na baía de Guaratuba.

A carência de infraestrutura é visível principalmente nas comunidades e nos atrativos naturais, que ainda não estão preparados para o turismo, pela falta de participação e união das entidades públicas e privadas, e comunidades.

Os poucos profissionais atuantes e competentes para execução das políticas públicas, junto às comunidades também é um problema muito importante pois sem eles, as comunidades ficam perdidas ficando a mercê da vontade alheia. Atores que deviam estar trabalhando em conjunto com as políticas públicas, para unir forças e diminuir fraquezas de uma região com tantas riquezas e diversidades ainda preservadas, mas que sofre abandonada com descaso, uma área com muito potencial, e com um poder alto de alcance no mercado turístico, mas que se encontra oculta dos olhares dos visitantes.

Uma região considerada o segundo menor litoral do Brasil com características tão peculiares, quanto qualquer outro, características que não podem ser ignoradas ou esquecidas, mas sim observadas e tratadas com devido apoio, conscientização e manejo adequado. Vários fatores abordados na pesquisa servem de alicerce para provar que há sim a viabilidade de se construir um roteiro, como os dados de demanda dos municípios do litoral do Paraná que só fazem crescer e destacam a região, como umas das regiões com os maiores níveis de demanda do estado e com potencial para muito mais dentro do mercado, mas que só pode dar certo com o apoio e a participação de

todos os atores envolvidos. O litoral do Paraná é a única região que não possui um roteiro turístico, no estado do Paraná, onde todas as regiões são todas voltadas ao processo de roteirização turística, como forma de metodologia para se estruturar o turismo, sendo que tal processo poderia alavancar a região como um todo, pois leva os princípios da sustentabilidade.

Criando-se uma rede de coadunação entre os empreendedores o governo municipal, estadual, e federal mais a comunidade e órgãos como ONGS, Cooperativas, emergindo uma nova fase de integração e cooperação, com um trabalho sério e aplicado, unindo o planejamento estratégico e levando em consideração aspectos como a sustentabilidade, a economia, o social e vários outros. Há sim a possibilidade de se implantar um roteiro turístico tendo como eixo as estradas antigas das Colônias e do Alboit que ligavam Paranaguá e Guaratuba, só é preciso a atitude e trabalho. Em um processo de Roteirização Turística há um grande esforço de todas as partes tendo assim a demanda de uma equipe multidisciplinar, mas presente estudo se fundamenta através do aspecto turístico, o que abre também uma porta para que novos trabalhos venham a ser construídos através de outros olhares, complementando ainda mais a atual pesquisa. Aspectos como o ambiental ou o econômico podem ser abordados com mais profundidade, até mesmo pela riqueza natural que há na região estudada, e que tem muito a se desenvolver e planejar.

Que este estudo se mostre como inspiração e documentação de base para instrumentos de planejamento na região, como por exemplo: o PDITS LITORAL (Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável) que é um material tido como grande referencia, e que vem servindo de base para inúmeras pesquisas realizadas sobre o a região do Litoral do Paraná. Que através deste estudo a região da estrada das Colônias e estrada do Alboit tenham mais visibilidade perante aos órgãos públicos e privados, e que em conjunto com as comunidades haja realmente um trabalho efetivo, de todos os envolvidos, criando assim um compromisso dos mesmos para com a região, analisando se de vários olhares diferentes. E que o roteiro Estrada Colonial do Cambará, se concretize utilizando como base este estudo, construindo algo palpável para as próximas gerações que venham a usufruir das belezas da região do Litoral do Paraná.

## REFERÊNCIAS

ALVES, Fernando dos Santos, **TURISMO DE BASE COMUNITÁRIA: UMA ALTERNATIVA PARA A COMUNIDADE DO PARATI- VIII FÓRUM INTERNACIONAL DE TURISMO DO IGUASSU** 04 a 06 de junho de 2014, Foz do Iguaçu – Paraná – Brasil.

Baretto, **Margarita Manual de iniciação ao estudo do turismo**. 13º ed.rev.e atual. – Campinas, SP – Papiros, 2003 (Coleção Turismo).

Bahl, M. **Agrupamentos turísticos municipais**. Curitiba, PR - Protexoto, 2004<sup>a</sup>.

Bahl, M. **Viagens e roteiros turísticos**. Curitiba, PR - Protexoto, 2004b.

BRAMBATTI, Luiz E, **Estrada Rio Branco: O Caminho da Emancipação**, Caxias do Sul – RS 2015, edit. Belas Letras LTDA.

BRASIL. **Segmentação do Turismo: marcos conceituais**. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

Brasil. **Turismo rural: orientações básicas**. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. – Brasília: Ministério do Turismo, 2008.

Brasil. **Turismo Náutico: orientações básicas**. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. –3. ed.– Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

Brasil, **Dinâmica e diversidade do turismo de base comunitária: desafio para a formulação de política pública** / Ministério do Turismo. – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.



BOULLÓN, Roberto C. , **Planejamento do espaço turístico** Editora da Universidade do Sagrado Coração, 2002.

**Cobra, Marcos** Marketing de Turismo. Ed São Paulo, SP – Cobra editora e Marketing, 2011.

**Catedral de Santiago, Oficina del Peregrino** 2015. Disponível em (<http://peregrinosantiago.es/esp/oficina-del-peregrino/estadisticas/?anio=2015&mes=>) Acessado em 23 de novembro de 2015.

**Comunica Matinhos.** Disponível em <<https://www.facebook.com/comunica.matinhos.1/photos/a.1592061764369677>> Acessado em 18 de novembro de 2015.

DANTAS, N. G; MELO, R. S. **Análise da metodologia de hierarquização de atrativos turísticos como instrumento para elaboração de roteiros turísticos no município de Itabaiana (PB).** Caderno Virtual de Turismo. Rio de Janeiro, v. 11, n. 1, p.147-163, abr. 2011.

Estrada Real. **Instituto Estrada Real (IER).** Disponível em <<http://www.institutoestradareal.com.br/institucional/apresentacao>> Acessado em 15 de Set. 2015.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica.** Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

GOLDENBERG, M. **A arte de pesquisar.** Rio de Janeiro: Record, 1997.

Gimenez, Josep-Francesc Valls, **Gestão Integral de Destinos Turísticos Sustentáveis** – Rio de Janeiro – RJ Ed. FGV, 2006.

GAGNÉ, R. **Como se realiza aprendizagem.** Rio de Janeiro, Ao Livro Técnico - 1971, p. 247.

GOMES, Leandro Eustáquio – **Olhares sobre o Patrimônio – Uma etnografia do caminho de Santiago Português** – Coimbra/Portugal 2012.

Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura **Diagnóstico del Turismo Rural en el Brasil un concepto en construcción** – IICA. 2009

ICOMOS. **Carta de Turismo Cultural** – 1976. Disponível em [www.iphan.gov.br/legislac/cartaspatrimoniais/cartadeturismocultural.htm](http://www.iphan.gov.br/legislac/cartaspatrimoniais/cartadeturismocultural.htm). Acessado em 15 de nov. de 2015.

**Instituto Ecobrasil: Ecoturismo e Turismo Sustentável**, Disponível em [www.ecobrasil.org.br/publique/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=352&sid=64](http://www.ecobrasil.org.br/publique/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=352&sid=64) Acessado em 05/11 de 2015

Juliane Scremin e Sérgio Junqueira -**APRENDIZADO DIFERENCIADO: TURISMO PEDAGÓGICO NO AMBITO ESCOLAR** – Curitiba, PR - 2012.

JUÍZO DE DIREITO DA COMARCA DE GUARATUBA. **Autos Nº 383/99 – Ação Civil Pública**. Guaratuba, 2007 – Material Impresso.

LENO CERRO, F. **La evaluación del potencial turístico en un proceso de planificación: el Canal de Castilla**. Estudios Turísticos, 1992.

Ministério do Turismo e Secretária Nacional de Políticas de Turismo, **Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil - Módulo Operacional 7 Roteirização Turística** – Brasília - DF, 2007.

MONTEJANO, J. M. **Estructura del mercado turístico**. Madri: Editorial Síntesis, 1991.

Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico e

Coordenação Geral de Regionalização, **PROGRAMA DE REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO - D I R E T R I Z E S** – Brasília – DF, Artplan2013.

MINISTÉRIO DO TURISMO, BRASIL **TURISMO CULTURAL ESTRADA REAL CADERNO DE SUBSÍDIOS** – BRASIL, Brasília – DF 2006.

MALDONADO, Carlos. **O Turismo Rural Comunitário na América Latina**. In: BARTHOLO, SAN SOLO e BURSZTYN. **Turismo de Base Comunitária: diversidade de olhares e experiências brasileiras**. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2009.

**Parque Nacional Saint Hilaire Lange**, disponível em <<https://parnasainthilairelange.wordpress.com/mapa/>> acesso em 15 de outubro 2015.

RYEL, R.; GRASSE, T. Marketing ecotourism: attracting the elusive ecotourist. In: **Nature Tourism: Managing for the Environment**. Washington, 1991, Cap. 8, p. 164-186.

RUSCHMANN, Doris Van de Meene. Turismo e Planejamento Sustentável: a Proteção do Meio Ambiente – Campinas, SP – Papirus, 1997

RAMOS, Silvana Pirillo **Planejamento de Roteiros Turísticos** – Porto Alegre RS – Zouk Editora e Distribuidora LTDA, 2012 (Coleção Tempo Espaço).

ROSE, Alexandre Turatti, **Turismo Planejamento e Marketing** – Barueri – SP Manole, 2002.

SCHIMIDLIN, H. P. **Um Pouco de História do Litoral e da Serra da Prata (PR)**. 2012. Disponível em: <<http://altamontanha.com/Artigo/3466/um-pouco-de-historia-do-litoral-e-da-serra-da-prata-pr>> Acesso em: 22 de agosto. 2015>

**Secretária de estado do Turismo do Paraná – SETU- Hierarquização  
das Regiões Turísticas do Paraná – Curitiba – PR, 2012**

.ZARDO, Eduardo F. **Marketing aplicado ao turismo: ferramentas de  
marketing para empresas de turismo e destinos turísticos.** São Paulo:  
Roca, 2003.